



## **Analisi settoriali supportate dai dati CPT**

### **Mobilità: Viabilità e Trasporti**

**Nucleo di Verifica e Controllo - NUVEC**  
**Area 3 “Monitoraggio dell’attuazione della politica di coesione  
e Sistema dei Conti Pubblici Territoriali”**

**Via Sicilia, 162/c - 00187 Roma**  
**mail: [contipubbliciterritoriali@agenziacoesione.gov.it](mailto:contipubbliciterritoriali@agenziacoesione.gov.it)**



**Analisi settoriali supportate dai dati CPT**  
**Mobilità: Viabilità e Trasporti**

CPT Temi raccoglie analisi e studi di particolare rilievo istituzionale realizzati nell'ambito del Sistema CPT, ed è disponibile on line all'indirizzo:

[www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali/pubblicazioni-cpt/cpt-temi/](http://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali/pubblicazioni-cpt/cpt-temi/)

La presente edizione ospita il lavoro realizzato nell'ambito dell'iniziativa Progetti Comuni di Ricerca del Sistema CPT "*I dati CPT per la redazione dei Documenti di Programmazione*", promossa e coordinata dall'Unità Tecnica Centrale.

Il lavoro di ricerca è stato svolto in modo corale da gruppi di lavoro costituiti dai componenti dei nuclei regionali e dai professionisti esterni operanti presso enti, università ed istituti di ricerca coinvolti dai nuclei stessi.

Hanno partecipato alla redazione:

Nucleo regionale CPT Basilicata: Alessandra Campa  
Università degli Studi di Basilicata: Carmelo Petraglia, Salvatore Ercolano,  
Marzia Ippolito, Benedetta Parenti

Nucleo regionale CPT Campania: Antonietta Mastrocola, Gennaro Basile,  
Flavio Cannizzaro, Cesare Garofalo, Michele Vano  
Fondazione IFEL Campania: Gaetano Di Palo, Chiara Caprio

Nucleo regionale CPT Lazio: Paolo Iannini, Patrizia Schifano, Marco De Falco

Nucleo di valutazione e verifica Regione Lazio: Lucia Cristofaro

CER - Centro Europa Ricerche: Felice Cincotti, Stefano Fantacone

Nucleo regionale CPT Puglia: Massimo Bianco, Rosa Cazzolla  
Università degli Studi di Bari: Elisabetta Venezia, Caterina Marini, Vittorio Nicolardi

Nucleo regionale CPT Lombardia: Federica Ancona  
Polis Lombardia: Claudio Sciancalepore, Andrea Taddei, Iary Goffredo

Per informazioni rivolgersi a:

**Agenzia per la Coesione Territoriale**

**Nucleo di Verifica e Controllo (NUVEC)**

**Monitoraggio dell'attuazione della politica di coesione e sistema dei Conti Pubblici Territoriali**

Via Sicilia, 162/c - 00187 Roma

✉ e-mail: [contipubbliciterritoriali@agenziacoesione.gov.it](mailto:contipubbliciterritoriali@agenziacoesione.gov.it)

## INTRODUZIONE

I Progetti comuni di ricerca del Sistema Conti Pubblici Territoriali costituiscono occasioni di confronto e di analisi per approfondire tematiche di interesse che sorgono a valle della tradizionale attività annuale di produzione e pubblicazione dei dati.

Con questi Progetti il Sistema CPT ha avviato un'attività di ricerca e analisi mirata a scandagliare le possibili modalità di utilizzo dei dati prodotti, a seguito dell'ascolto e interpretazione delle esigenze dei fruitori che di volta in volta si avvicinano o esprimono un potenziale interesse per i CPT.

Gli interlocutori privilegiati sono i colleghi degli uffici della Pubblica Amministrazione - in senso stretto e allargato agli enti partecipati dalla PA - e i decisori politici con i quali la Rete dei Nuclei regionali CPT e l'Unità Tecnica Centrale quotidianamente si incontrano e si confrontano per lo svolgimento delle attività istituzionali. La sintonizzazione con i loro bisogni di conoscenza e con la domanda di dati che direttamente o indirettamente esprimono, rappresenta il punto di partenza del lavoro svolto dai gruppi di lavoro che sono stati coinvolti nei Progetti comuni di ricerca.

L'intento di fornire strumenti di analisi e ricerche utili per il faticoso lavoro di costruzione e di implementazione delle politiche pubbliche è stato indirizzato verso tematiche che in prima battuta hanno coinvolto i colleghi degli uffici regionali, che hanno poi previsto l'attivazione degli istituti di ricerca, vicini al sistema degli enti regionali, e che infine hanno beneficiato dell'accompagnamento significativo anche del mondo accademico.

Il Sistema CPT raccoglie dati sui flussi finanziari gestiti dal sistema pubblico e ne territorializza il computo al fine di fornire utili informazioni per l'orientamento delle politiche economiche e sociali. In tale contesto tutto il sistema pubblico è oggetto di osservazione dei CPT e i fenomeni che vengono registrati richiedono un attento lavoro di analisi per poter produrre elementi dettagliati di conoscenza. La dirigenza della Pubblica Amministrazione e i decisori politici esprimono un fabbisogno di strumenti indirizzati alla individuazione delle più adeguate politiche che i tempi richiedono, quelle sempre più affinate e mirate al raggiungimento di obiettivi di benessere per i sistemi economici e sociali dei diversi territori del nostro Paese.

Se gli enti variamente coinvolti nelle politiche pubbliche rappresentano la potenziale committenza di dati e di analisi, i soggetti che ne esprimono la domanda - oltre alle varie Amministrazioni regionali dalle quali i progetti prendono le mosse e al variegato mondo delle autonomie locali - sono anche le Amministrazioni centrali dello Stato, sempre più impegnate nella costruzione e gestione di politiche multilivello, in termini di *governance*, e territorialmente indirizzate, in termini di impatto.

Le moderne politiche di sviluppo richiedono, inoltre, anche il coinvolgimento di un ventaglio di attori che a vario titolo possono o devono essere coinvolti nelle varie fasi del ciclo di vita delle politiche o soltanto in alcune di esse. Il fabbisogno informativo e di analisi proviene quindi anche da soggetti esterni alla Pubblica Amministrazione interessati o interessabili ad un coinvolgimento consapevole: forze sociali, società civile, corpi intermedi, enti di ricerca e universitari.

Il sistema pubblico e gli interlocutori esterni, tuttavia, esprimono oggi un fabbisogno di conoscenza variamente distribuito lungo le filiere istituzionali e i territori, nonché variamente consapevole del ruolo che la conoscenza può svolgere per una migliore identificazione dei bisogni di politiche e delle loro logiche di implementazione. Lo spirito dei Progetti, quindi, è quello di assumere in primo luogo un assetto divulgativo ed anche

pedagogico, diretto a sollecitare le sensibilità e a fornire strumenti per la conoscenza così da contribuire, per quanto possibile, a colmare i divari nella distribuzione della conoscenza e della dotazione di strumenti di analisi.

Parafrasando *Montaigne*, possiamo dire che lo spirito con il quale sono stati condotti i gruppi di lavoro è stato quello di raccogliere strumenti di lavoro, cassette degli attrezzi, ingranaggi di ragionamento utili per "far crescere teste ben fatte, piuttosto che teste ben piene". Per questo gli indici dei documenti sono stati composti avendo a mente che il loro contenuto doveva essere indirizzato a offrire agli uffici pubblici strumenti per elaborare e interpretare i dati, oltre che produrli o fornirli.

In questa prima tornata sperimentale di elaborazione dei documenti di ricerca il lavoro è stato impostato partendo dalla ricerca delle realtà presenti all'interno della Rete dei Nuclei, in grado di fornire strumenti di lavoro dei quali già si erano dotati o per i quali avevano già maturato la consapevolezza del fabbisogno.

Lungo un percorso di condivisione e di scambio di conoscenze, i gruppi hanno maturato un comune schema di lavoro per collocare gli strumenti e le modalità di presentazione dei medesimi all'interno di contenitori utili per i colleghi di tutti i Nuclei, sia di quelli partecipanti ai gruppi di lavoro che degli altri impegnati in differenti progetti.

L'operazione di apprendimento praticata nel corso delle attività non si fermerà con la pubblicazione dei documenti di ricerca in quanto la fornitura di strumenti di lavoro richiede un'ulteriore alimentazione derivante dallo scambio e dall'aggiornamento. I vari documenti prodotti vengono quindi offerti a tutti i Nuclei affinché possano costituire un punto di partenza per affrontare il dialogo con i colleghi e le strutture che si occupano direttamente delle tematiche affrontate, per individuare con loro ulteriori perfezionamenti e ricevere ulteriori sollecitazioni per la ricerca e le analisi.

In tal senso la pubblicazione di questo rapporto porta a compimento il lavoro svolto fin qui ma non completa le attività, dal momento che il Sistema CPT creerà successive occasioni di messa in comune e di ascolto del continuo fabbisogno esprimibile nel tempo da ogni Nucleo regionale.

Questo documento costituisce una raccolta dei prodotti editoriali frutto del lavoro di un gruppo operativo costituito da colleghi dei nuclei regionali e da esperti degli istituti di ricerca e delle università coinvolte, che hanno affrontato due analisi dedicate ai settori della *Viabilità* e dei *Trasporti*, inserite nella classificazione CPT nel macro settore della *Mobilità (Viabilità ed altri trasporti)*.

I dati CPT sono sempre stati resi disponibili per ciascun settore, come ogni anno evidenziato nella Relazione annuale e nella pubblicazione dei dati sul sito dell'Agenzia per la Coesione Territoriale. A partire da essi, con i Progetti comuni di ricerca settoriali si è inteso affinare la capacità di lettura da parte dei Nuclei cogliendo le sensibilità e le aspettative di approfondimento espresse da alcuni di essi.

Ogni settore è stato analizzato seguendo un comune percorso di ricerca che si è sostanziato in un autonomo prodotto editoriale, contenuto nel presente rapporto, che condivide con gli altri studi settoriali la medesima struttura dell'indice.

Nel primo capitolo di ciascun rapporto di ricerca viene interrogata in ogni forma possibile la banca dati CPT per estrarne i dati relativi al settore oggetto di analisi. Seguendo una metodologia comune di estrazione delle informazioni si è inteso far parlare i dati in risposta alle domande di investigazione ritenute più significative, al fine di fornire elementi di conoscenza utili alla costruzione delle politiche. I dati CPT consentono infatti

di conoscere quanta spesa pubblica è stata erogata in quel settore sul territorio nazionale, regionale e per macro-ripartizioni. In particolare, poi, è possibile rispondere alle domande relative a “chi spende” per livello di governo e a “per cosa si spende” per categorie economiche di spesa, fino a poter estrarre i dati relativi alla spesa per investimenti distinta da quella corrente

Con il secondo capitolo si sono affiancati ai dati CPT quelli desumibili dalle principali fonti statistiche, relative ad ogni settore preso in considerazione, per completare l’analisi e fornire ai lettori e utilizzatori un quadro ampio di riferimento per ogni ulteriore approfondimento. L’inserimento di altri dati, oltre a quelli desumibili dai CPT, offre l’opportunità di effettuare una più completa analisi di contesto di ogni fenomeno economico e sociale relativo al settore.

Il terzo capitolo presenta un focus che è stato effettuato sull’analisi della spesa settoriale finanziata con i fondi della politica per la coesione territoriale. E’ un lavoro che rappresenta una sperimentazione di particolare interesse per il contesto istituzionale nel quale si colloca il Sistema CPT, in quanto consentirà di affinare la conoscenza in vista del nuovo ciclo settennale di programmazione dei fondi, e coglie un aspetto rilevante del dibattito sui fondi comunitari così come si è ampliato in questi mesi di particolare interventismo comunitario.

Alcuni focus finali sono dedicati agli approfondimenti svolti da quei Nuclei che hanno colto le diverse esigenze di analisi su aspetti caratterizzanti i fabbisogni delle loro amministrazioni e territori. In particolare, nel caso del settore Mobilità il Nucleo della Regione Lombardia presenta un focus sul Trasporto Pubblico Locale, in particolare sulla rete delle agenzie regionali e l’affidamento dei servizi, il Nucleo della Regione Campania porta a conoscenza i primi risultati di sperimentazione nel settore dei trasporti del prototipo di modello econometrico di *regional forecasting* della Regione, infine i Nuclei delle Regioni Lazio e Basilicata approfondiscono l’analisi del settore a livello territoriale tramite i dati CPT per la prima e anche con il ricorso ad altre banche dati per la seconda.

Il presente rapporto si presenta quindi, nel suo complesso e nelle sue specificità, anche come un invito a proseguire le analisi effettuate, estendendole anche ad altri territori, e offrendo ai lettori e a chiunque voglia la possibilità di avanzare richieste, contributi, critiche, nella certezza di incontrare la disponibilità di tutti i redattori per ogni risposta e approfondimento utile a continuare a lavorare su tali tematiche.





**Analisi settoriali supportate dai dati CPT**  
**Viabilità**





## INDICE

<b>CAPITOLO 1</b>	<b>IL SETTORE VIABILITÀ: I DATI DI FONTE CPT</b>	<b>5</b>
	<b>ABSTRACT</b>	<b>5</b>
1.1	INTRODUZIONE	6
1.2	CONTENUTI E METODI	6
1.3	LA STRUTTURA DELL'ANALISI	7
1.4	QUANTO SI È SPESO	8
1.5	QUANTO SI È INVESTITO	15
1.6	IN COSA SI È SPESO	19
1.7	IL CONFRONTO DELL'INCIDENZA DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE RISPETTO AGLI ALTRI SETTORI	22
1.8	L'ANALISI DELLA SPESA PRO CAPITE	24
1.9	CHI HA SPESO	27
1.10	QUALI AMMINISTRAZIONI HANNO SPESO NEI TERRITORI	31
1.11	IL PESO DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE NEI TERRITORI E TRA LE AMMINISTRAZIONI	35
1.12	LA DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE	38
1.13	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	49
<b>CAPITOLO 2</b>	<b>IL SETTORE VIABILITÀ: L'ANALISI DI CONTESTO</b>	<b>51</b>
	<b>ABSTRACT</b>	<b>51</b>
2.1	INTRODUZIONE	51
2.2	CONTENUTI E METODI	51
2.3	LA STRUTTURA DELL'ANALISI	52
2.4	<b>ANALISI DEI DATI</b>	<b>53</b>
2.4.1	<i>Valore aggiunto per branca di attività</i>	53
2.4.2	<i>Investimenti per branca di attività. Milioni di € a prezzi 2015</i>	57
2.4.3	<i>Spesa per consumi. Milioni di € a prezzi 2015</i>	61
2.4.4	<i>Lunghezza delle strade</i>	63
2.4.5	<i>Tutti i titoli di trasporto - trasporto merci</i>	68
2.4.6	<i>Trasporto passeggeri</i>	74
2.4.7	<i>Incidenti stradali</i>	77
2.4.8	<i>Inquinamento dell'aria</i>	81
2.5	<b>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE</b>	<b>83</b>
<b>CAPITOLO 3</b>	<b>LE POLITICHE DI COESIONE: PRIME EVIDENZE DI ADDIZIONALITÀ NEL SETTORE "VIABILITÀ"</b>	<b>85</b>
	<b>ABSTRACT</b>	<b>85</b>
3.1	INTRODUZIONE	85
3.2	LA DELIMITAZIONE DEI CONFINI DEL SETTORE VIABILITÀ	87
3.3	LE SPESE TOTALI SOSTENUTE TRAMITE I FONDI DI COESIONE: UNA SINTESI	91
3.4	LE RISORSE DELLA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE DELLA VIABILITÀ SONO REALMENTE AGGIUNTIVE?	96
3.5	CONCLUSIONI	103
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI NELLA REGIONE BASILICATA</b>		<b>105</b>
	<b>ABSTRACT</b>	<b>105</b>
	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>106</b>
F.1	<b>BREVI CENNI ALLA STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE</b>	<b>106</b>
	<i>Individuazione e mappatura delle aree interne</i>	107
	<i>Il caso Basilicata</i>	109

<b>F.2</b>	<b>ANALISI DI CONTESTO</b>	<b>111</b>
	<i>F.2.1 Indicatori di contesto rispetto al grado di perifericità</i>	<i>112</i>
	<i>F.2.2 Indicatori di contesto nelle Aree Interne di sperimentazione</i>	<i>115</i>
<b>F.3</b>	<b>LA SPESA IN TRASPORTI E VIABILITÀ PER I COMUNI DELLA BASILICATA</b>	<b>120</b>
<b>F.4</b>	<b>COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLE POLITICHE DI COESIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA VIABILITÀ PER TIPOLOGIA DI FONDI NEI COMUNI DELLA BASILICATA</b>	<b>124</b>
	<i>F.4.1 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità</i>	<i>124</i>
	<i>F.4.2 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità</i>	<i>129</i>
<b>F.5</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>133</b>
	<b>APPENDICE CAPITOLO 1</b>	<b>135</b>
	<b>APPENDICE CAPITOLO 2</b>	<b>189</b>
<hr/>		
<i>/69&amp; 4?. 36</i>		<i>žž#</i>



## CAPITOLO 1 IL SETTORE VIABILITÀ: I DATI DI FONTE CPT

### ABSTRACT

Il presente capitolo riporta un'analisi dettagliata dei dati di spesa del sub-settore "Viabilità" basata sul Sistema dei Conti Pubblici Territoriali (CPT) e sui dati ISTAT.

L'obiettivo è di esaminare i dati di spesa facendo riferimento a due livelli di analisi: macroeconomico e microeconomico. Con riferimento al primo aspetto i dati utilizzati consentono di rilevare informazioni di dettaglio sulla spesa a livello nazionale, per macro-ripartizioni e per regioni. Inoltre, i dati disponibili, opportunamente rielaborati, forniscono informazioni sull'entità degli investimenti realizzati nel settore della viabilità, mediante il dettaglio fornito dalle voci di spesa in conto capitale netta, di spesa corrente primaria e di spesa primaria netta totale. L'analisi macroeconomica, inoltre, consente di individuare i soggetti titolari della spesa per i vari livelli di governo. Per quel che riguarda l'analisi di tipo microeconomico, il focus evidenzia il ruolo svolto dalle IPL nel panorama della viabilità. Il dettaglio fornito permette di individuare la dimensione media delle imprese in termini di spesa e la loro distribuzione percentuale per classi dimensionali. Anche in questo caso i dati sono stati resi disponibili a livello nazionale, per macro-ripartizione e per regione. Riguardo, invece, al secondo aspetto, i dati utilizzati provengono dalla banca dati CPT per quel che riguarda i dati di spesa relative ai conti consolidati del Settore Pubblico Allargato (SPA), contenenti sia i dati relativi agli Enti della Pubblica Amministrazione (PA) che quelli relativi agli Enti extra Pubblica Amministrazione (ExtraPA), sia i dati economici e demografici relativi alle Imprese Pubbliche Locali (IPL). Dal datawarehouse I.Stat provengono, invece, i database relativi alle variabili demografiche e alle variabili economiche territoriali (regioni) necessarie alla elaborazione degli indici utilizzati nello studio.

L'andamento della spesa nel settore della viabilità, per quanto sia specifica di settore, evidenzia quanto viene registrato nell'economia in termini più generali ed è condizionato quindi dalla crisi economica e da un'attenta governance della spesa pubblica, nonché una più contenuta crescita della spesa corrente primaria e della spesa in investimenti. Le giustificazioni vanno ricercate nel rispetto dei parametri europei e nella spending review, quest'ultima mirante principalmente a riqualificare la spesa. Infine, le imprese locali risultano avere un ruolo rilevante sia in termini di presenza sul territorio nazionale sia in termini di spesa.

## Capitolo 1

### 1.1 INTRODUZIONE

Il settore dei trasporti è considerato un fenomeno economico e sociale che ha rilevanti ripercussioni sugli altri settori di attività economica, nonché sulla soddisfazione dei bisogni di mobilità delle persone e delle merci. La rilevanza mondiale di questo settore e la "rivoluzione" che è avvenuta negli ultimi due secoli fa sì che i processi localizzativi e decisionali delle scelte degli utenti e degli operatori economici siano estremamente condizionati dalla presenza o meno di infrastrutture e servizi volti a soddisfare le necessità della popolazione e delle attività di produzione e/o di servizi. Questo elemento è fondamentale per comprendere come le esigenze della domanda di trasporto di fatto siano soddisfatte dalla concreta presenza di un'organizzazione, non solo potenziale ma reale, che mira a soddisfare con regolarità ed economicità le necessità di mobilità.

Per comprendere la portata di questo settore è necessaria l'acquisizione di un insieme di informazioni che vanno dai dati quantitativi dei volumi fisici di traffico ai dati di spesa. Rispetto a quest'ultima componente è importante fare attenzione alle differenze tra le spese effettive, quelle riportate in Contabilità Nazionale, e quelle dei conti satellite che sono il riflesso di diversi criteri di aggregazione e di disaggregazione delle categorie economiche che partecipano alla produzione e alla spesa.

L'analisi che viene di seguito presentata si riferisce in maniera esclusiva ai dati di spesa di un settore specifico identificato come "Viabilità" e censito nel Sistema dei Conti Pubblici Territoriali (CPT) con riferimento alle spese per "la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade ed autostrade; l'installazione, il funzionamento, la manutenzione, il miglioramento dell'illuminazione pubblica; l'amministrazione delle attività e dei servizi connessi al funzionamento, all'utilizzo, alla costruzione e alla manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per il trasporto su strada (ponti, gallerie, strutture di parcheggio e aree di sosta a pagamento, capolinea degli autobus, ecc.); la vigilanza e regolamentazione dell'utenza stradale (patenti guida, ispezione sulla sicurezza dei veicoli, normative sulla dimensione e sul carico per il trasporto stradale di passeggeri e merci, ecc.), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio stradale". Questa precisazione è fondamentale per evitare fraintendimenti generati dalla presenza o dall'assenza di alcune componenti che potrebbero incidere sull'apprezzamento o meno del settore specifico in termini di dotazione, organizzazione e gestione.

### 1.2 CONTENUTI E METODI

I dati utilizzati nella stesura di questo primo capitolo del report relativamente all'analisi del settore Viabilità provengono da due fonti differenziate:

- la banca dati dei Conti Pubblici Territoriali (CPT);
- il datawarehouse (I.Stat) dell'Istituto Nazionale di Statistica italiano (ISTAT).

Dalla banca dati CPT provengono i database relativi sia alle voci di entrata e di spesa relative ai conti consolidati del Settore Pubblico Allargato (SPA), contenenti sia i dati relativi agli Enti della Pubblica Amministrazione (PA) che quelli relativi agli Enti extra Pubblica Amministrazione (ExtraPA), sia i dati economici e demografici relativi alle Imprese Pubbliche Locali (IPL). Dal datawarehouse I.Stat provengono, invece, i database relativi alle variabili demografiche e alle variabili economiche territoriali (regioni) necessarie alla elaborazione degli indici utilizzati nello studio.

È interessante rilevare come i dati CPT vengono forniti suddivisi in quattro database separati, benché strutturalmente omogenei rispetto alle variabili contenute, relativi a

quattro diversi periodi temporali (2000-2004, 2005-2009, 2010-2014 e 2015-2018) separatamente per le voci di spesa e di entrata dei diversi Enti.

Tutti i dati sono, quindi, stati organizzati in due database separati, il primo contenente i dati relativi agli indici di natura economica utilizzati per analizzare le spese dei CPT a livello regionale, il secondo contenente i dati strutturali e anagrafici delle IPL, sempre a livello regionale. La necessità di costruire due database separati è dovuta alla disomogeneità strutturale dei dati relativi ai CPT e alle IPL.

Le serie storiche dei dati sono tutte riferite al periodo 2000-2018 e i dati relativi alle spese CPT sono stati riportati a valori concatenati con anno di riferimento 2015 utilizzando il deflatore implicito del PIL calcolato sulla base dei dati ricavati dai conti economici territoriali contenuti nei database provenienti da I.Stat<sup>1</sup>.

### **1.3 LA STRUTTURA DELL'ANALISI**

Nel progetto di ricerca ci si è posti l'obiettivo di analizzare i dati di spesa su due livelli: un livello macroeconomico e un livello microeconomico. Con riferimento al primo aspetto, è emersa la necessità di una razionalizzazione delle informazioni disponibili per far emergere l'entità della spesa primaria netta totale in termini assoluti, rapportata alla popolazione residente, al PIL e alla spesa negli altri settori di attività economica. I dati utilizzati consentono di rilevare informazioni di dettaglio a livello nazionale, per macro-ripartizioni e per regioni. Inoltre, i dati CPT sulla viabilità sono stati rielaborati per tipologia di soggetto ed espressi a prezzi costanti 2015. Su questo aspetto si vuole qui suggerire, per il futuro, la possibilità di considerare anche altri indici di deflazione, oltre il classico deflatore del PIL misurato a livello regionale, che potrebbero risultare più appropriati per le tipologie di voci monetarie in esame. Sempre seguendo un approccio macroeconomico, i dati disponibili sono stati rielaborati per fornire indicazioni sull'entità degli investimenti realizzati nel settore della viabilità, utilizzando le voci di spesa in conto capitale netta, di spesa corrente primaria e di spesa primaria netta totale. Anche in questo caso il dettaglio dei valori ha seguito la medesima impostazione di cui sopra con un'ulteriore distinzione tra l'aggregato SPA e l'aggregato PA. L'analisi macroeconomica si chiude con l'individuazione dei soggetti titolari della spesa per livello di governo. Pertanto, i dati riferiti alla spesa primaria netta totale e alla spesa in conto capitale netta vengono presentati con riferimento a tutte le tipologie di soggetti a livello nazionale, per macro-ripartizione e per regione.

La declinazione dell'attività di ricerca raggiunge, infine, anche un livello di analisi di tipo microeconomico che ha per oggetto il ruolo svolto dalle IPL per le quali è stato possibile, da un lato, l'individuazione della dimensione media delle stesse in termini di spesa e, dall'altro, il calcolo della loro distribuzione percentuale per classi dimensionali. Anche in questo caso i dati sono stati resi disponibili a livello nazionale, per macro-ripartizione e per regione.

---

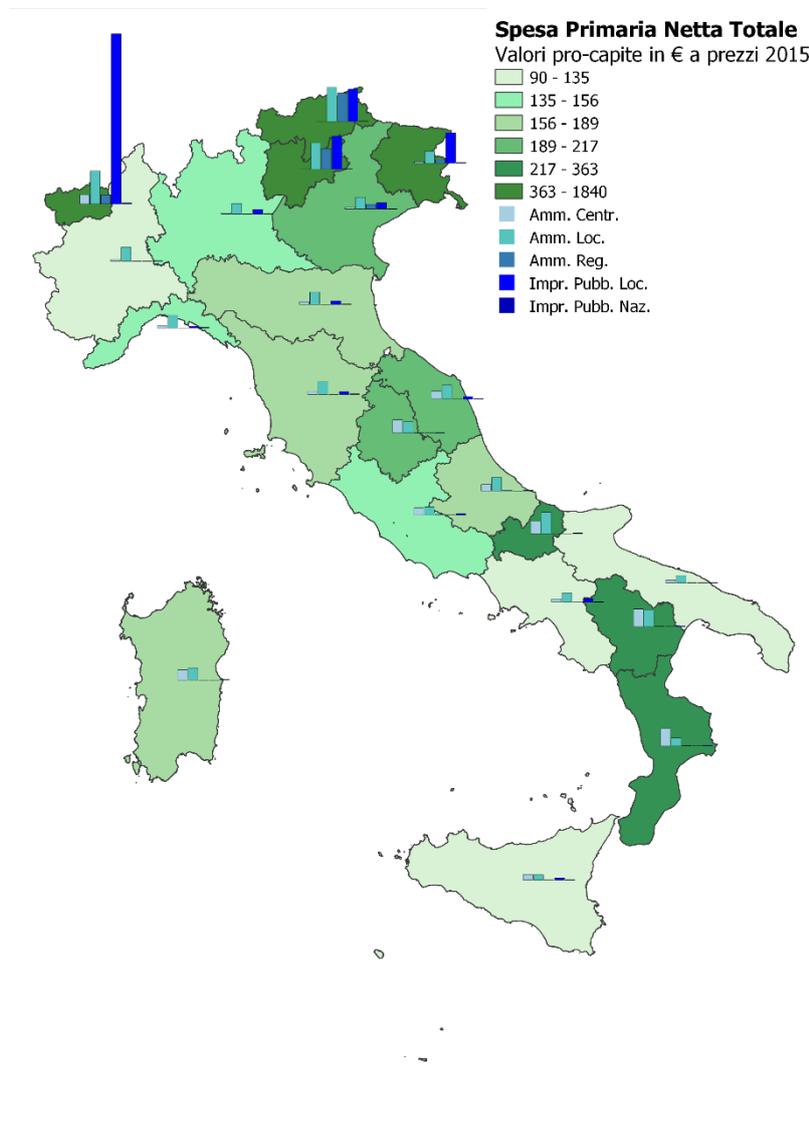
<sup>1</sup>Tutti database sono stati pre-elaborati utilizzando procedure in SAS/SQL sia per estrarre dai diversi database le informazioni necessarie allo studio, sia per effettuare il merging dei diversi database CPT e tra il database CPT unico così ottenuto e i database ISTAT. In seguito, utilizzando gli stessi software, sono stati calcolati gli indici utilizzati per costruire le tabelle, i grafici e le mappe utilizzate nelle analisi statistico-economiche riportate nel report.

I dati elaborati statisticamente, sono stati, quindi, riversati in file MS-Excel per poter essere fruibili ed ulteriormente elaborabili senza necessitare dell'utilizzo di specifici software statistici.

### 1.4 QUANTO SI È SPESO

Il primo elemento che viene analizzato è riferito alla Spesa Totale Primaria. La Figura 1.1 che segue mette bene in evidenza la distribuzione regionale della spesa totale netta pro capite, espressa a prezzi concatenati con anno di riferimento 2015, con l'indicazione delle amministrazioni che le hanno sostenute nell'anno 2018. La spesa corrente primaria complessiva nazionale ammonta a € 10.285,6 milioni, ripartita in € 7.374,1 milioni nel Centro-Nord e € 2.911,4 milioni nel Mezzogiorno. Questi dati pongono in evidenza un divario consistente in termini di spesa tra le due aree del Paese che è ancora più evidente dall'analisi regionale del dato. Nell'area circoscrizionale Centro-Nord le regioni che hanno sostenuto un più alto livello di spesa pro capite sono la Valle d'Aosta, il Friuli-Venezia Giulia e il Trentino-Alto Adige (con le province autonome di Trento e Bolzano). Tra le regioni del Mezzogiorno, invece, spiccano Calabria, Basilicata e Molise che hanno sostenuto una spesa pro capite che si aggira attorno a € 265 in media. Come si vedrà in seguito, questi risultati sono il frutto della diversa incidenza delle componenti di spesa, nonché il riflesso di diverse esigenze territoriali, in termini di investimenti, e di aspetti tecnici legati alla spesa ordinaria. Con riferimento ai soggetti sostenitori della spesa, vi è una prevalenza delle IPL nelle tre principali regioni titolari di spesa del Nord Italia, mentre nel Mezzogiorno prevalgono le Amministrazioni Centrali in Basilicata e Calabria, e le Amministrazioni Locali in Molise.

Figura 1.1 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE PER REGIONE E TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE. VALORI PRO CAPITE IN EURO A PREZZI 2015. ANNO 2018

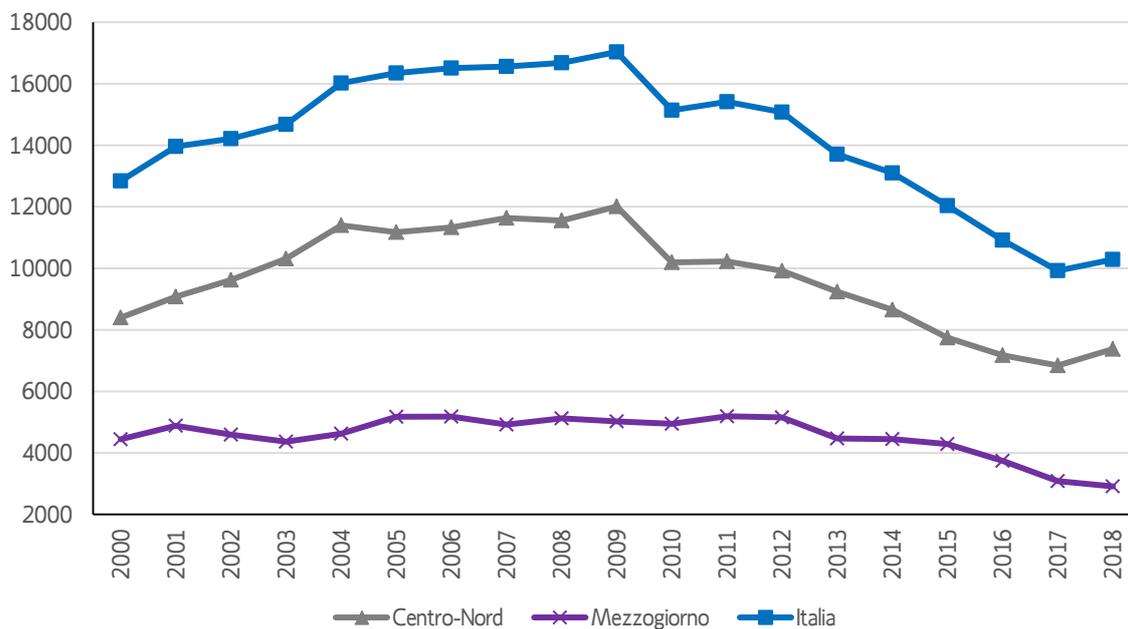


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Se si osservano le rappresentazioni grafiche delle serie storiche riferite alla Spesa Netta Totale distinta per operatori del SPA e della PA gli andamenti sono molto simili, mentre l'andamento della spesa sostenuta dai soggetti ExtraPA presenta un picco nel 2009 a livello nazionale e nel Centro-Nord, mentre nel Mezzogiorno si mostra stabile. Si ricorda che il SPA include tutte le entità sotto il controllo pubblico e, quindi, ricomprende sia la PA sia gli enti appartenenti all'ExtraPA (Figure 1.2, 1.3, 1.4).

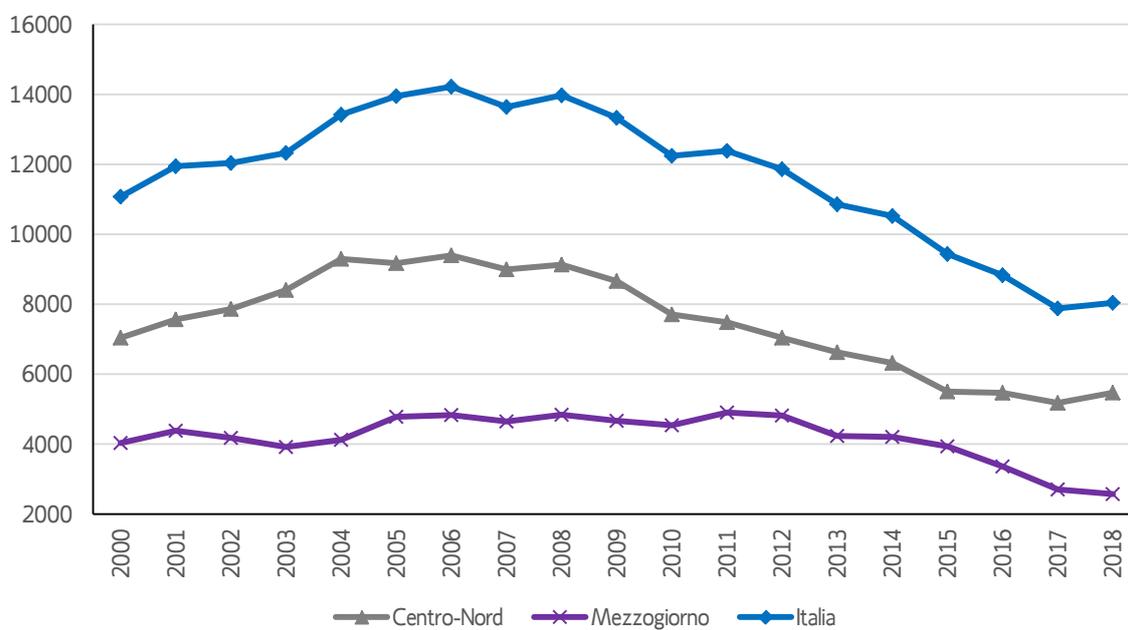
## Capitolo 1

**Figura 1.2 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**



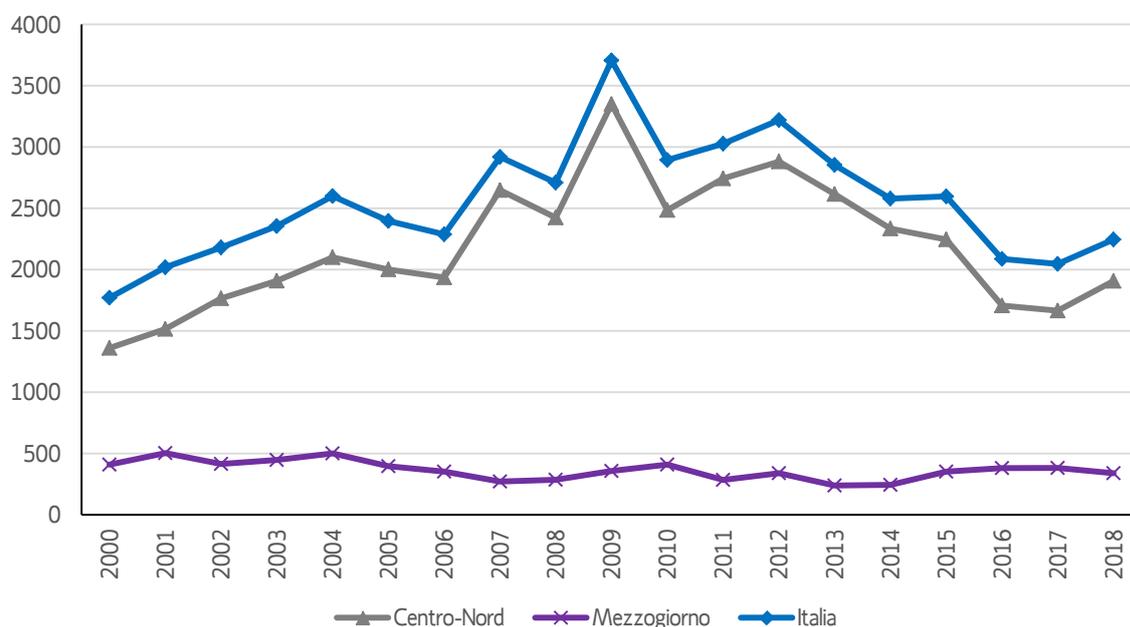
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.3 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

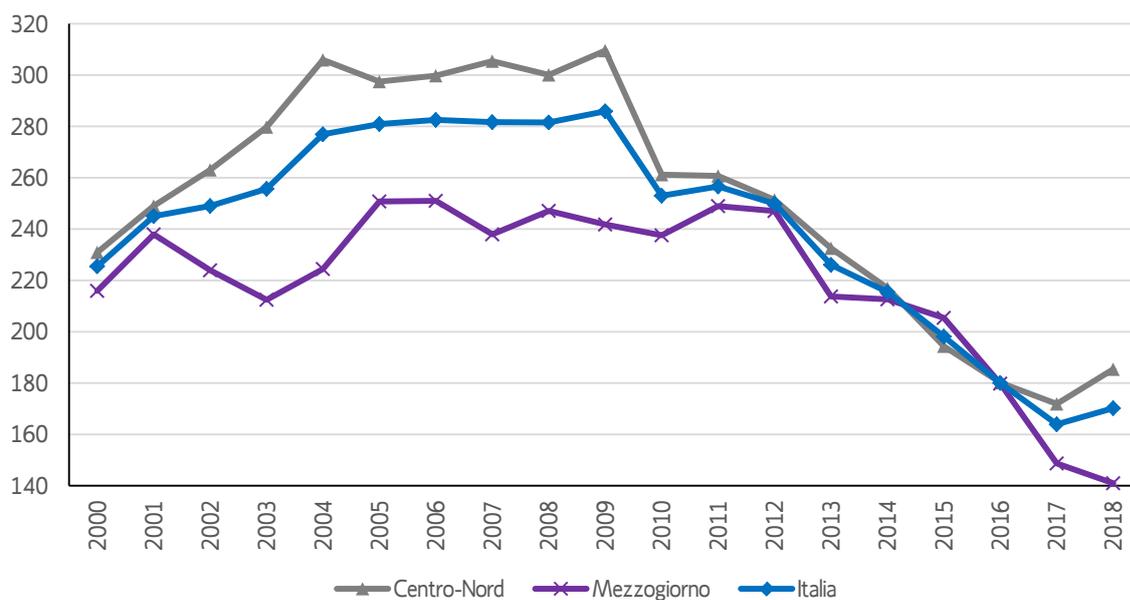
**Figura 1.4** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Se si analizzano i dati riferiti alla Spesa Primaria Netta Totale pro capite emerge nettamente un declino del livello di tale aggregato a partire dal 2011 per il SPA nel suo complesso e per la PA, in particolare (Figure 1.5 e 1.6).

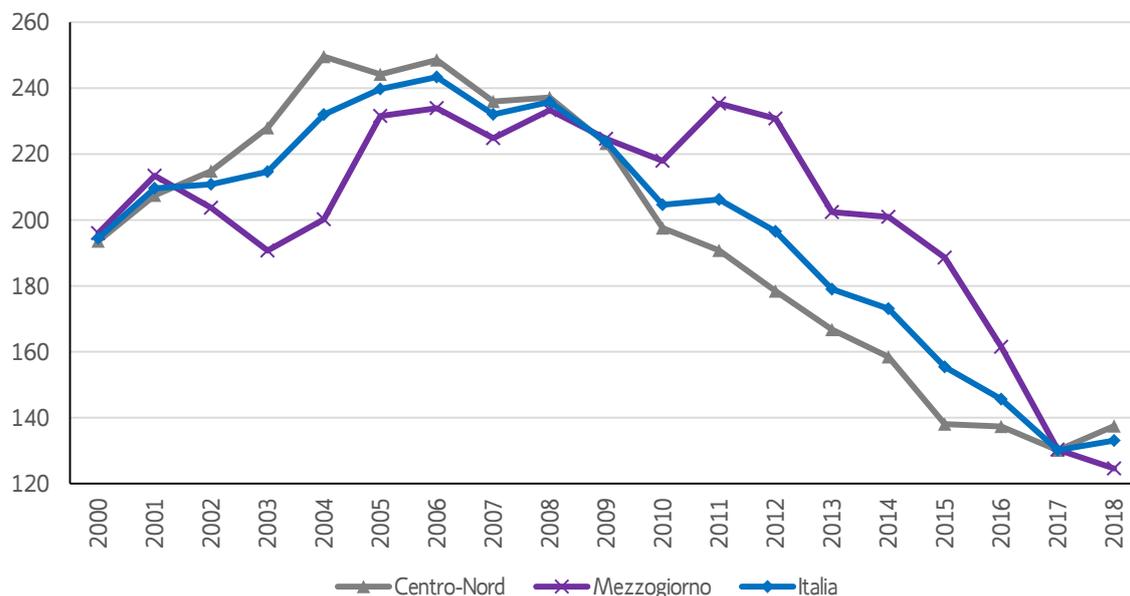
**Figura 1.5** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

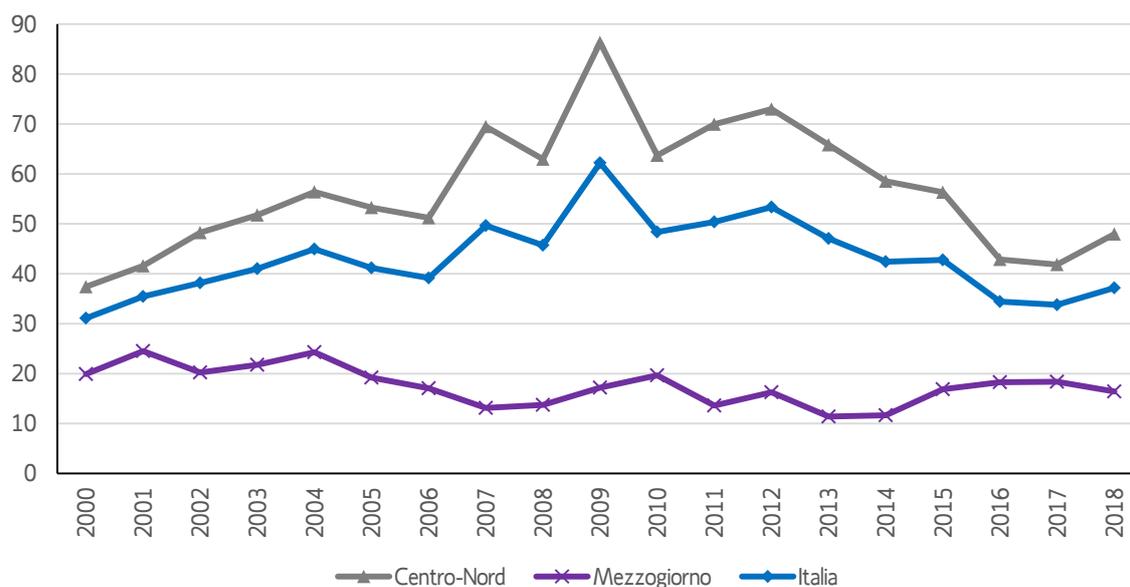
**Figura 1.6** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

I soggetti ExtraPA, ovvero gli enti che pur avendo una connotazione giuridica privatistica risentono comunque del controllo pubblico tramite la partecipazione al capitale sociale, registrano un picco di Spesa Primaria Netta Totale pro capite in corrispondenza del 2009 sia a livello nazionale, sia con riferimento al Centro-Nord, mentre nel Sud del Paese l'ammontare si mostra costante per l'intero periodo (cfr. Figura 1.7).

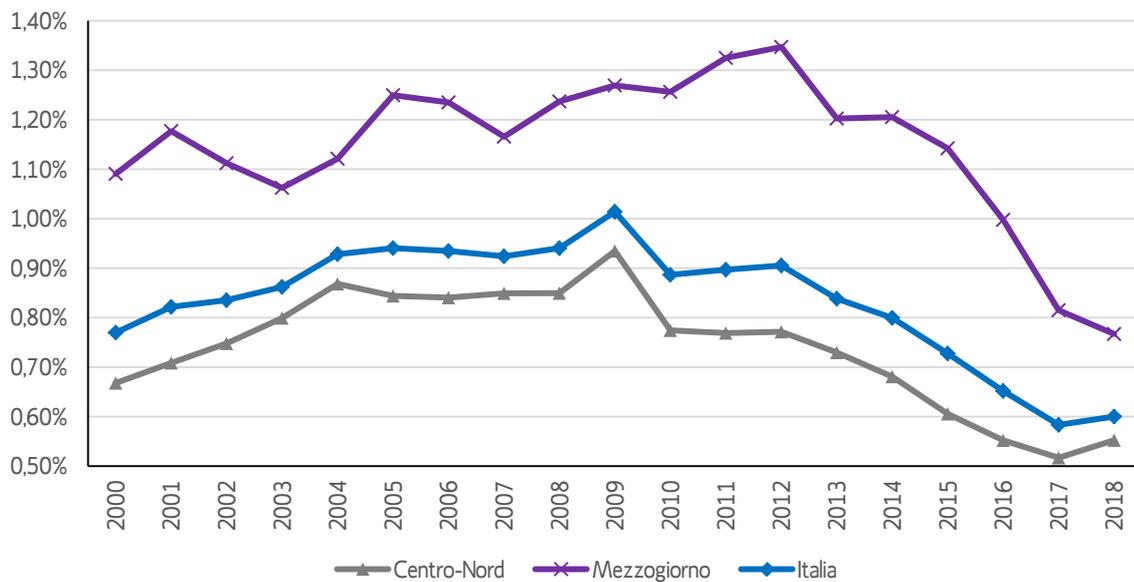
**Figura 1.7** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Un altro dato di analisi interessante è rappresentato dal rapporto tra la Spesa Primaria Netta Totale a prezzi correnti e il PIL. Questo dato ci consente di comprendere l'incidenza del valore di spesa sulla principale grandezza di reddito ripartita tra i vari soggetti. L'incidenza della spesa della viabilità per il SPA oscilla tra 0,60% del 2018 e 1,01% del 2009, su base nazionale. La tendenza è in ogni caso negativa, nel senso che viene registrata una contrazione dell'incidenza della spesa per le due macroaree principali considerate seppur il dato riferito al Mezzogiorno sia lievemente più alto rispetto a quello del Centro-Nord, come si può evincere dai grafici (Figure 1.8 e 1.9).

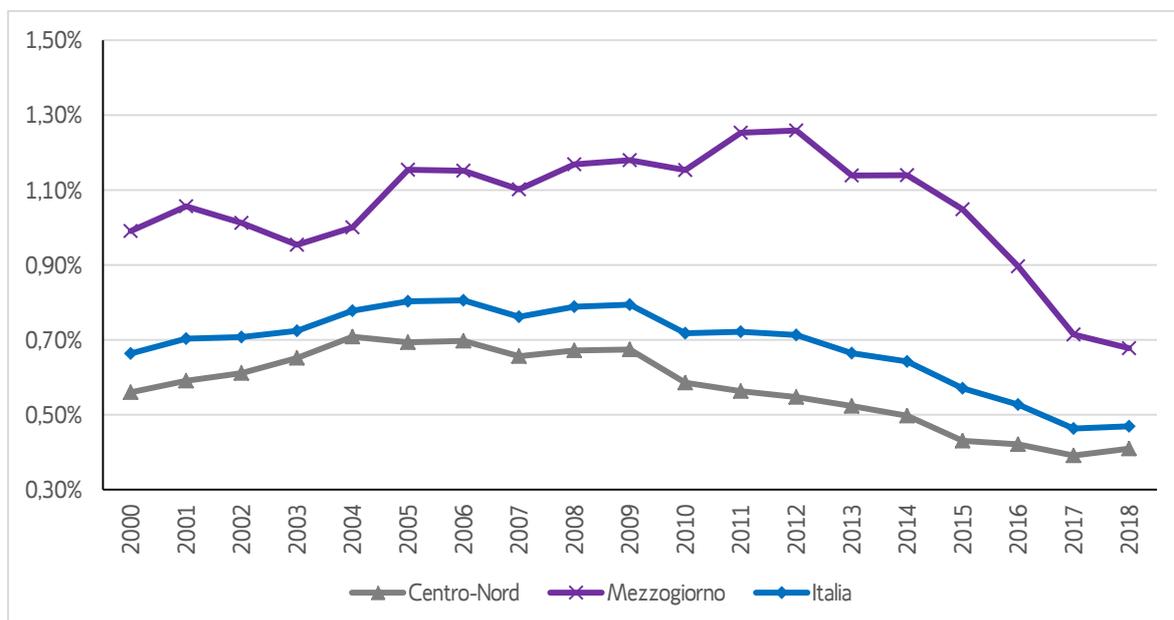
**Figura 1.8** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

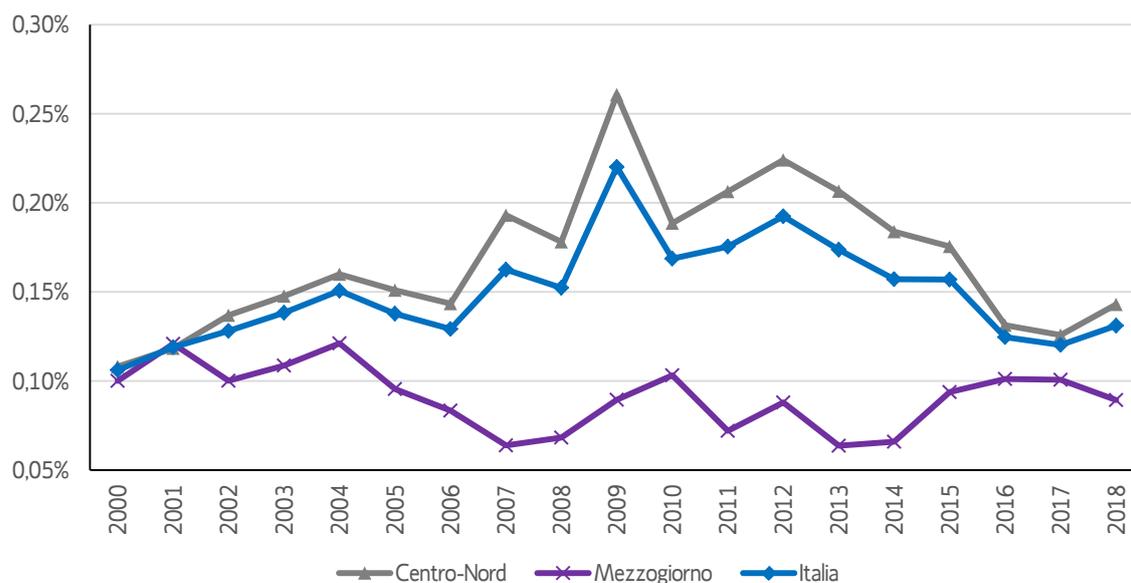
**Figura 1.9** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Risultati diversi, invece, si ottengono rapportando i dati di spesa della ExtraPA al PIL (cfr. Figura 1.10). Questa incidenza della spesa oscilla tra 0,11% del 2000 e 0,22% del 2009, un risultato che indica una maggiore stabilità di tale voce di spesa nel comparto privato, ma anche una minore incidenza. Si evidenzia il solito picco di spesa nel 2009 registrato nella ExtraPA pari a 0,22%.

**Figura 1.10** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA

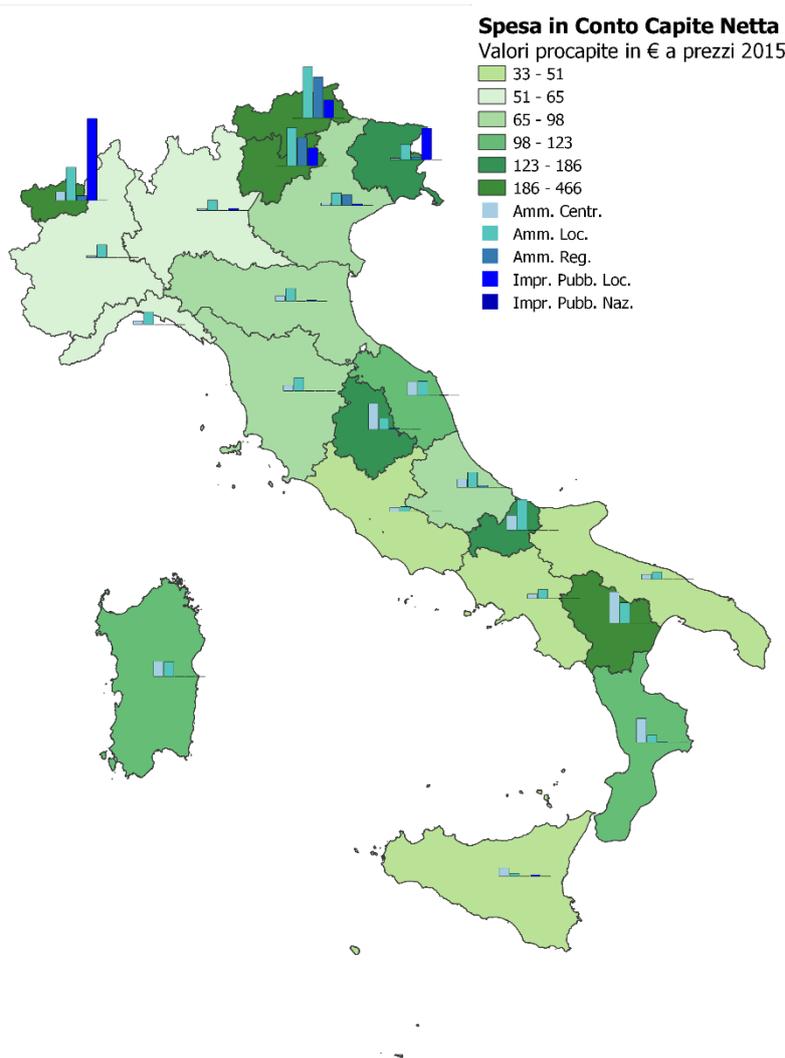


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## 1.5 QUANTO SI È INVESTITO

Si esaminano di seguito i dati riferiti all'entità e all'incidenza della Spesa in Conto Capitale Netta. Questa tipologia di spesa dà indicazioni sugli investimenti realizzati e sui trasferimenti. Partendo dai dati regionali deflazionati pro capite del 2018 spiccano nuovamente, in termini di performance positive, il Trentino-Alto Adige con € 699,8 complessive (€ 397,1 per la Provincia autonoma di Bolzano e € 302,7 per quella di Trento) e la Valle d'Aosta con un valore pari a € 466,2. Per il Mezzogiorno, risultano interessanti i valori della Basilicata pari a € 186,7, del Molise per € 164,9, della Calabria per € 114,8 e della Sardegna con € 107,2. Con riferimento ai soggetti titolari della spesa per le regioni indicate, emergono le IPL in Valle d'Aosta, mentre nelle rimanenti regioni hanno un ruolo prevalente le Amministrazioni Locali in Molise, e le Amministrazioni Centrali in Basilicata, Sardegna e Calabria. Le regioni che presentano un minor livello di spesa sono il Lazio, la Puglia e la Sicilia. I parametri di riferimento del dato sono in questo caso il valore nazionale che ammonta a € 72,8, quello riferito al Centro-Nord pari a € 76,2 e quello del Mezzogiorno corrispondente a € 76,5 (cfr. Figura 1.11).

**Figura 1.11 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA PER REGIONE E PER TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE. VALORI PROCAPITE IN EURO A PREZZI 2015. ANNO 2018**

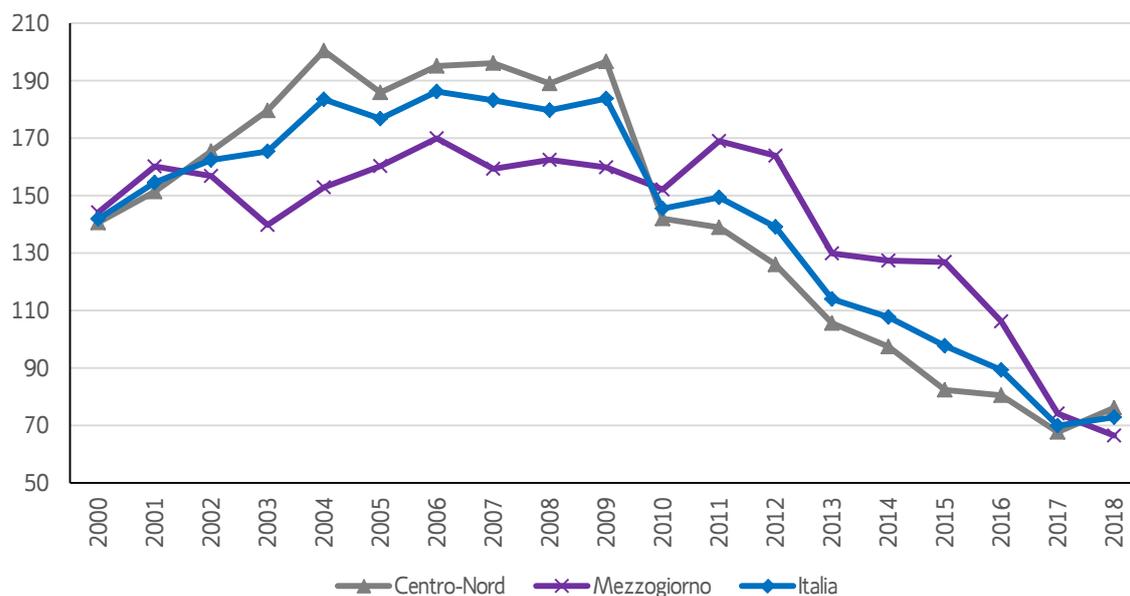


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

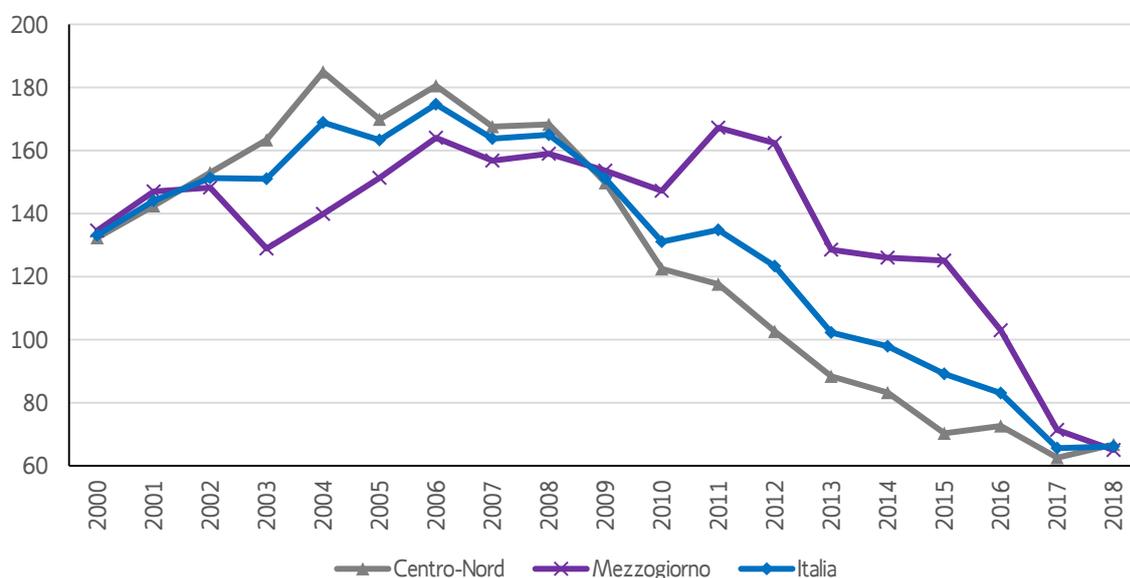
Se consideriamo i dati pro capite per soggetto di spesa, dai grafici riportati emerge con chiarezza, a partire dal 2009, la forte contrazione della spesa per tutte le ripartizioni territoriali, sia per quel che riguarda il SPA sia la PA (Figure 1.12 e 1.13). Le motivazioni, in questo caso, vanno ricercate da una parte nel rispetto del Patto di Stabilità e, dall'altra, dalla necessità di riequilibrare i conti pubblici, dalla contrazione dell'entità delle risorse finanziarie disponibili, dai tagli generali alla spesa pubblica che hanno riguardato trasversalmente tutti i settori e dalla crisi economica internazionale.

**Figura 1.12 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

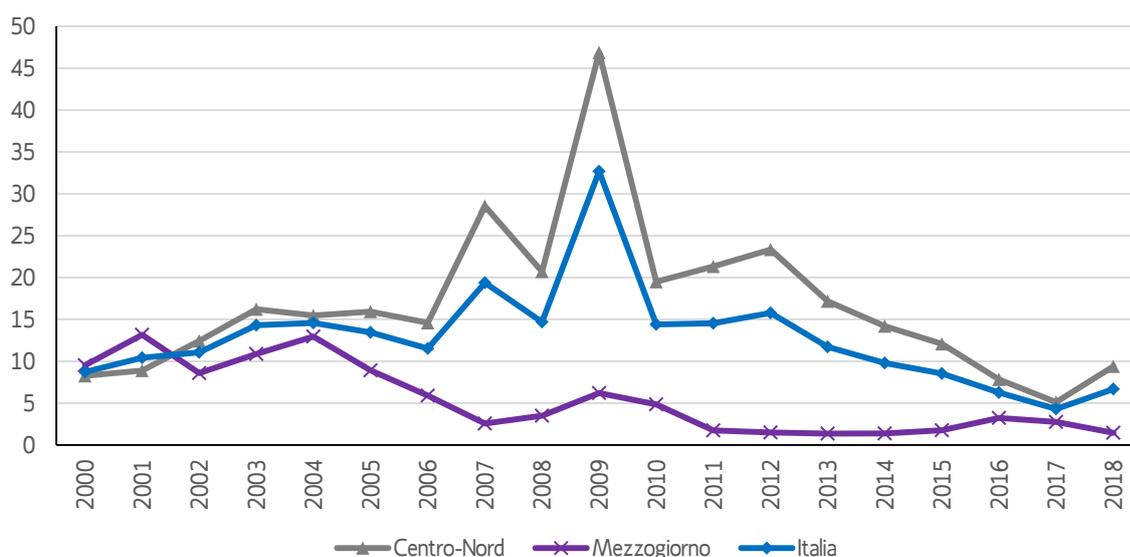
**Figura 1.13** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Come emerge dal grafico, differente in termini evolutivi è l'andamento della spesa in conto capitale pro capite riferita alla ExtraPA che presenta un picco nel 2009 e fa registrare contrazioni differenziate per macroaree territoriali, più consistenti a livello nazionale e per la macroarea del Centro-Nord a partire dal 2012 (per quanto si segnala una ripresa alla fine del periodo), significative anche per il Mezzogiorno a partire però dal 2004, dato quest'ultimo che si assesta nell'ultimo quinquennio di riferimento con il livello che passa da € 13 del 2004 a € 2,8 del 2018 (cfr. Figura 1.14).

**Figura 1.14** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA

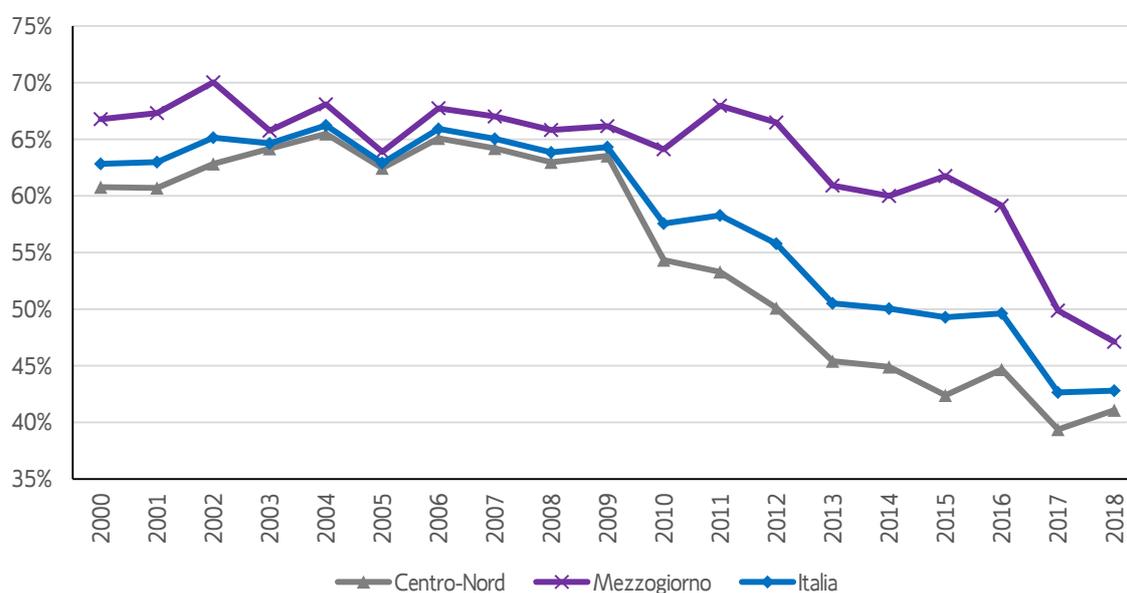


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

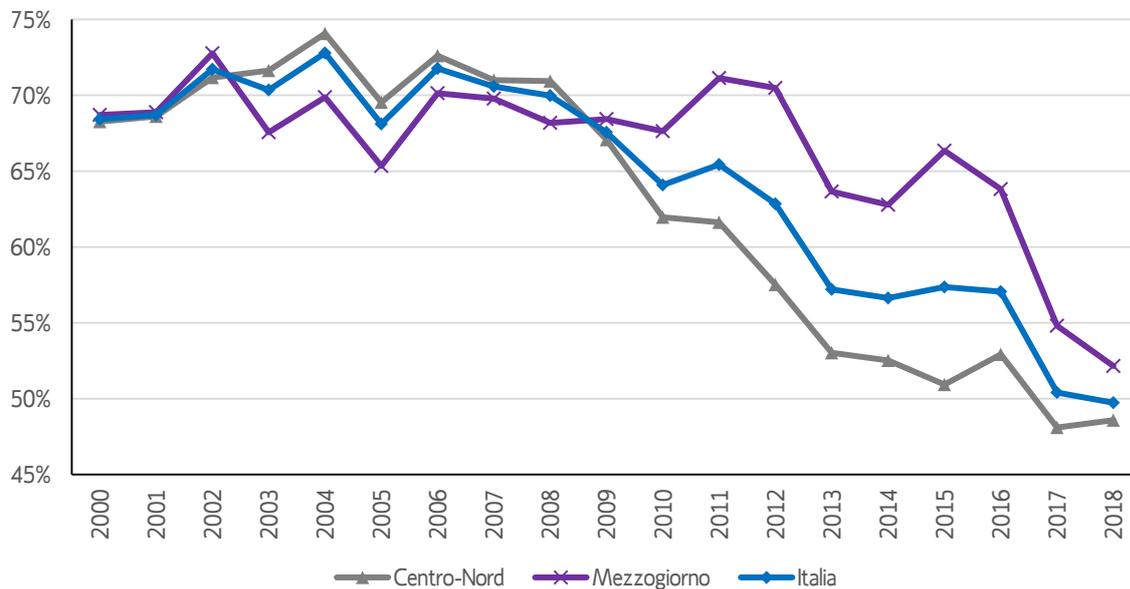
Infine, si può considerare l'incidenza della spesa in conto capitale della viabilità sulla spesa primaria netta totale per cogliere l'incidenza del settore sulla spesa totale. Anche in questo caso i grafici consentono di avere una idea molto chiara dell'entità della spesa distinguendo tra gli operatori del SPA, quelli della PA e i soggetti ExtraPA per circoscrizioni territoriali (Figure 1.15-1.16-1.17). Con riferimento al dato del SPA, è evidente il calo della spesa in tutte le macroaree registrando nel 2018 un'incidenza percentuale pari a 41,1% nel Centro-Nord e 47,1% nel Mezzogiorno, a fronte di un dato nazionale pari al 42,8%. La più bassa incidenza della spesa in conto capitale sulla spesa primaria netta, nel 2018, è registrata dal Lazio (21,9%), mentre il valore più alto è imputabile all'Umbria con il 64%. Questa tendenza è il riflesso di quanto viene registrato dalla PA, anche se in questo caso la distanza tra le macroaree è più contenuta rispetto al dato nazionale. Del tutto differente appare invece l'andamento della spesa in conto capitale netta della ExtraPA rapportata alla spesa primaria netta totale. Come emerge dalla Figura 1.15 le oscillazioni del dato nazionale sono molto forti, mentre più attenuate risultano quelle delle aree territoriali. Emblematici sono i valori regionali riferiti alla Valle d'Aosta che è passata dal 55,8% del 2000 al 21% del 2018 e la Campania che è passata dal 41,5% del 2000 al 1,1% del 2018. Infine, i dati riferiti alla ExtraPA mostrano un andamento irregolare, con sbalzi molto consistenti in diversi anni, risultato di investimenti specifici in alcuni anni a scapito di altri.

**Figura 1.15** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA



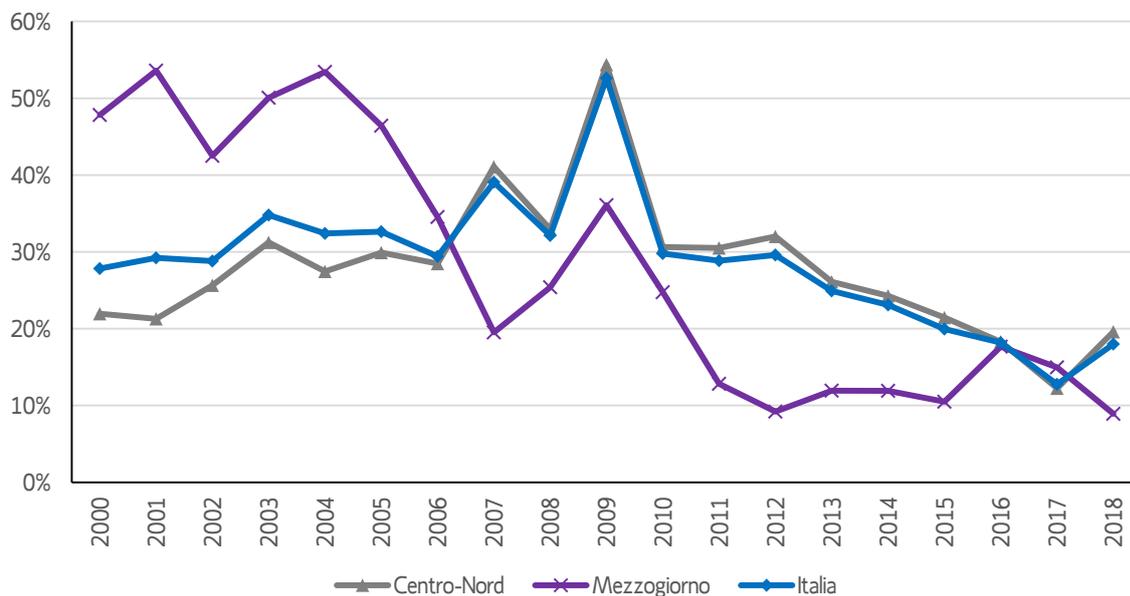
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.16** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.17** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

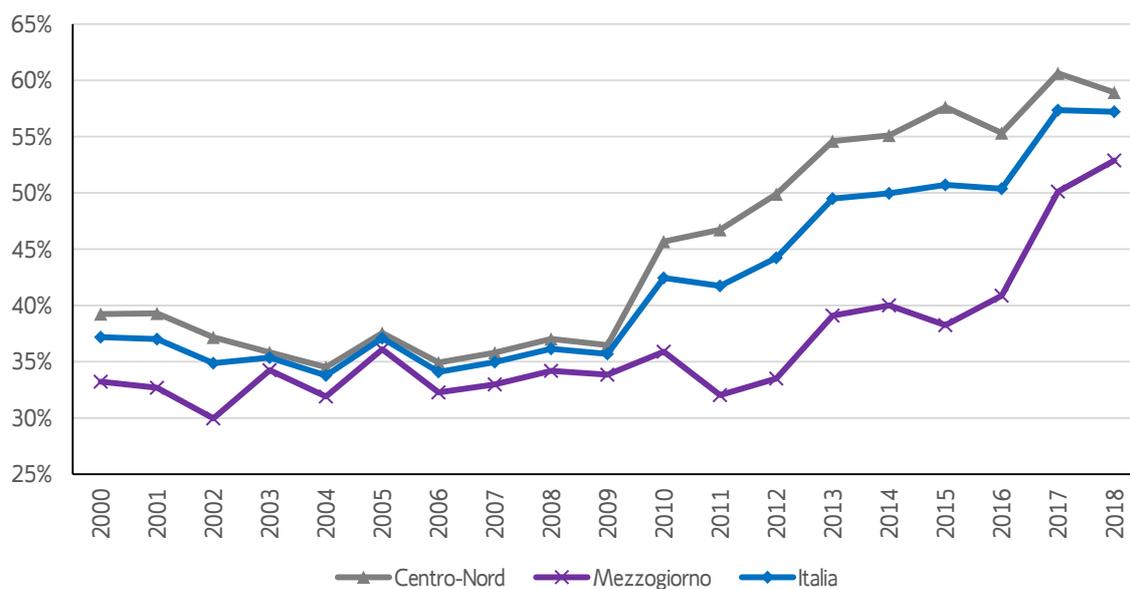
## 1.6 IN COSA SI È SPESO

Per quel che concerne l'andamento della Spesa Corrente Primaria della viabilità sulla Spesa Primaria Netta Totale, il grafico (cfr. Figura 1.18) illustra una tendenza alla crescita

## Capitolo 1

del dato a partire dal 2009 con riferimento alla macroarea Centro-Nord. Il dato nazionale è abbastanza allineato. Il Mezzogiorno d'Italia invece, pur seguendo il trend nazionale, accusa la presenza di uno scostamento di diversi punti percentuali. Infatti, mentre il dato nazionale nel 2018 si assesta su 57,2%, per la macroarea del Mezzogiorno il dato è pari a 52,9%. Questi valori compensano in parte l'andamento negativo della spesa in conto capitale registrato nelle stesse aree.

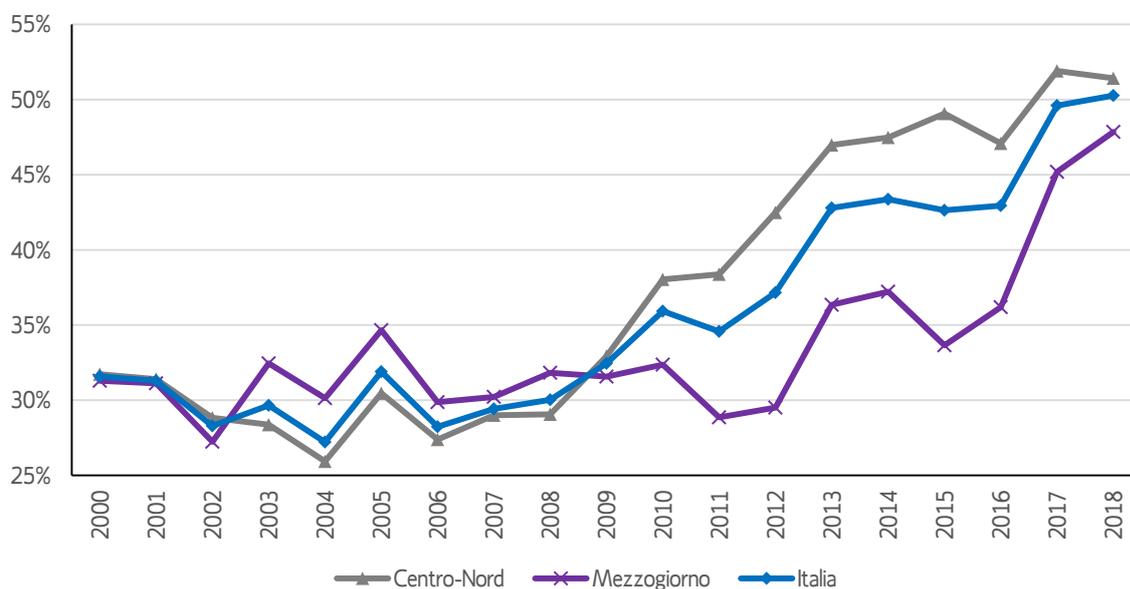
**Figura 1.18** SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

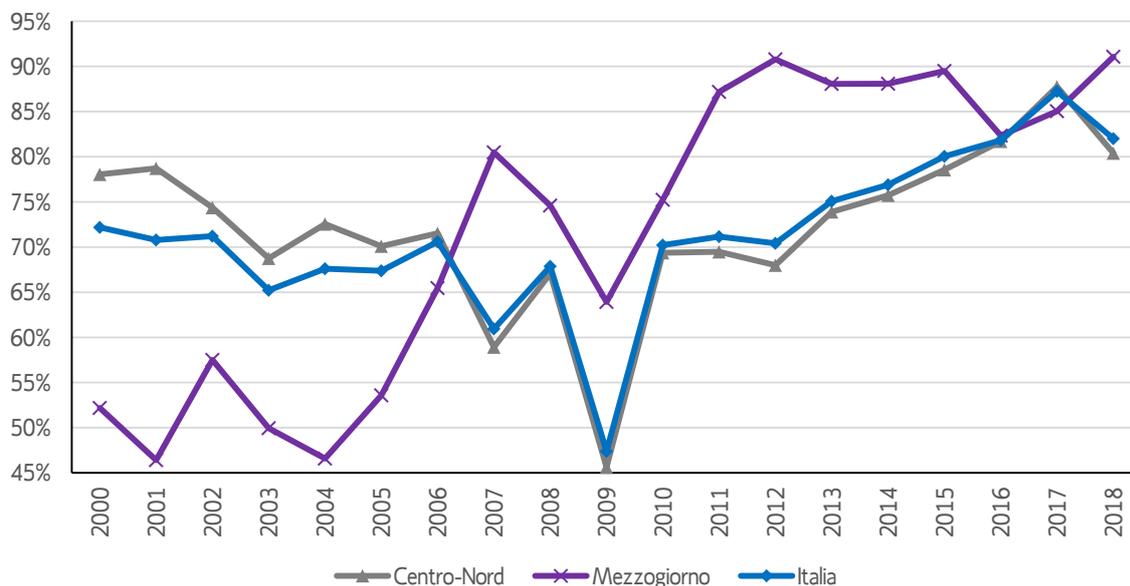
Molto simile è l'andamento della spesa corrente riferita alla PA, mentre i dati riferiti alla ExtraPA presentano andamenti differenziati con picchi negativi registrati nel 2009 (Figure 1.19-1.20).

**Figura 1.19** SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.20** SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

### 1.7 IL CONFRONTO DELL'INCIDENZA DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE RISPETTO AGLI ALTRI SETTORI

Se si guarda al rapporto tra la Spesa in Conto Capitale Netta sulla Spesa Primaria Netta del settore viabilità e la Spesa in Conto Capitale Netta sulla Spesa Primaria Netta complessiva per soggetti, si evince come per gli operatori del SPA l'indice registri valori molto simili tra le macroaree territoriali Centro-Nord e Mezzogiorno. Tuttavia, i dati regionali presentano diversità significative (cfr. Figura 1.21). Con riferimento all'ultimo anno disponibile 2018, tali indicatori ammontano a 8 in Liguria e Umbria (il valore più alto) e 2,2 nella Valle d'Aosta (il valore più basso). I dati delle macroaree per lo stesso anno corrispondono a 5,9 per il Centro Nord e 5,8 per il Mezzogiorno. Il dato nazionale è invece pari a 5,9.

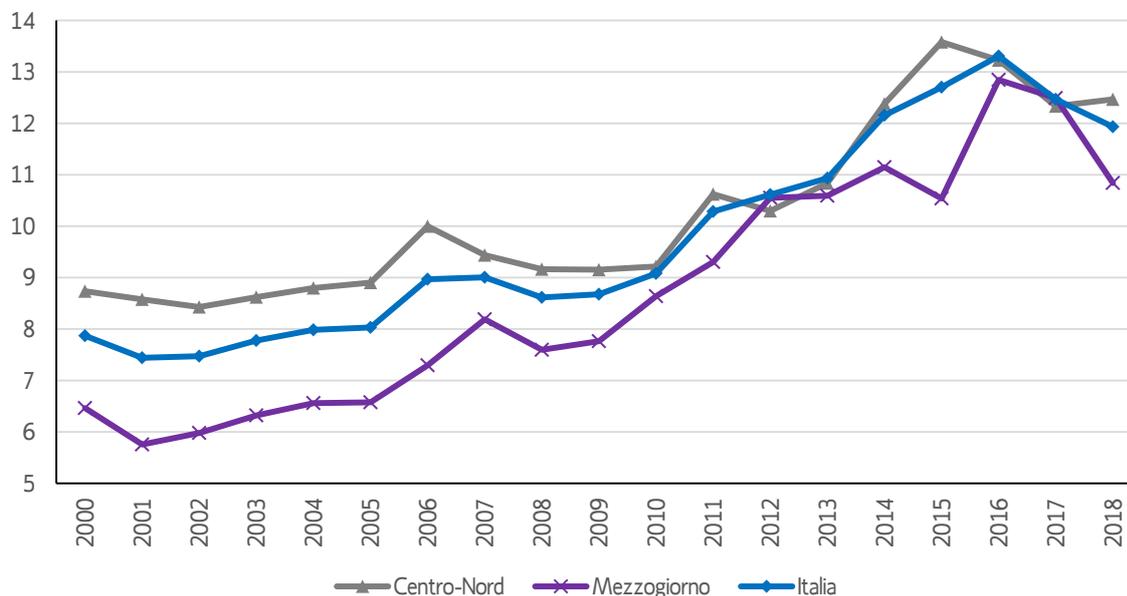
**Figura 1.21** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI OPERATORI SPA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

L'evoluzione temporale di tale rapporto per la PA assume la forma di una S allungata e registra valori via via più alti con il passare del tempo fino a raggiungere valori intorno a 12 (cfr. Figura 1.22).

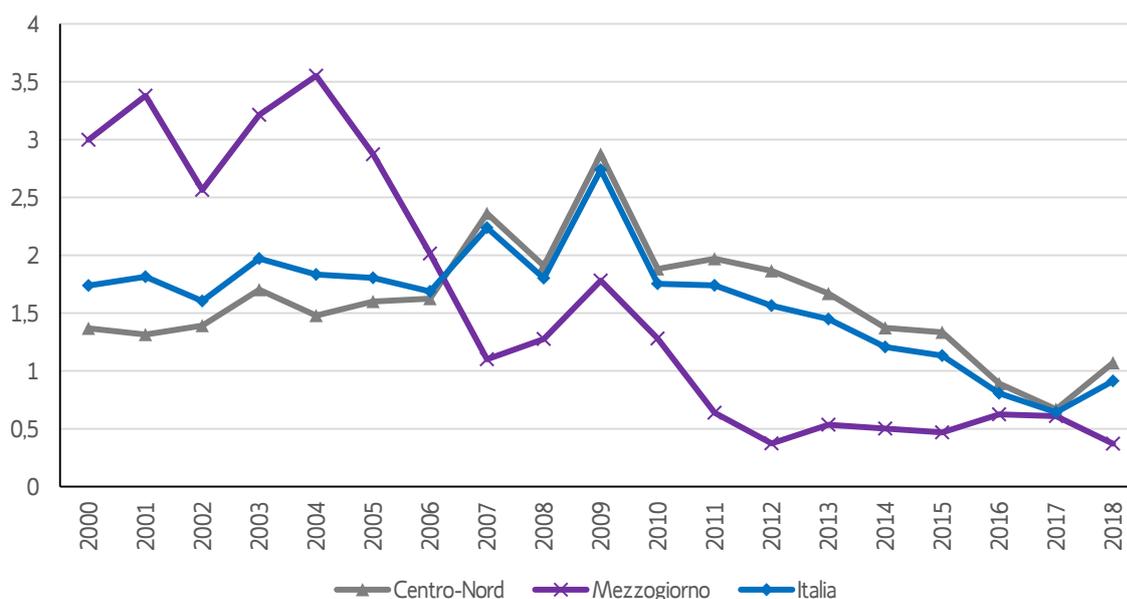
**Figura 1.22** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI OPERATORI PA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

I dati, invece, riferiti alla Spesa in Conto Capitale Netta sulla Spesa Primaria Netta della ExtraPA presentano un andamento fortemente irregolare, come si evince dal grafico, tendenzialmente decrescente e che oscilla nell'anno 2018 tra 0,4 e 1,1 (cfr. Figura 1.23).

**Figura 1.23** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI OPERATORI EXTRAPA



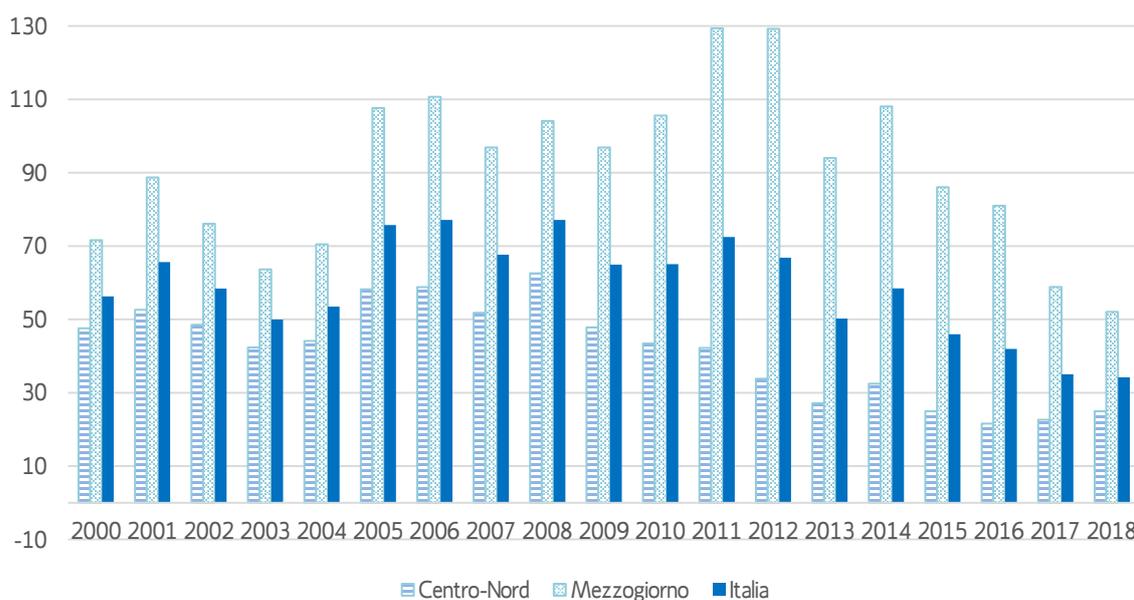
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## 1.8 L'ANALISI DELLA SPESA PRO CAPITE

Di seguito si analizzano i dati relativi alla Spesa Primaria Netta Totale, espressa a prezzi concatenati con annodi riferimento 2015, in termini pro capite, distinta per tipologia di amministrazione o impresa interessata.

L'andamento della componente di spesa riferita alle Amministrazioni Centrali appare altalenante se si considerano i dati riferiti all'intero territorio nazionale, al Centro-Nord e al Mezzogiorno (cfr. Figura 1.24). Tuttavia, è significativo evidenziare come nelle aree del Mezzogiorno i valori riferiti alla variabile in oggetto risultino sempre più elevati rispetto alle altre due macroaree di riferimento per l'intero periodo considerato. Il dato più elevato è registrato dalla Basilicata, la cui spesa unitaria nel 2018 ammonta a € 146,5, seguita dalla Calabria con € 143,9. Tali valori sono ben al di sopra del dato di area pari a € 52 e di quello nazionale corrispondente a € 34,2. Inoltre, l'analisi della serie storica del dato riferita ad entrambe le regioni suddette evidenzia, per questa tipologia di spesa riferita alla viabilità, un sistematico superamento dei valori circoscrizionali e nazionali per l'intero periodo analizzato 2000-2018.

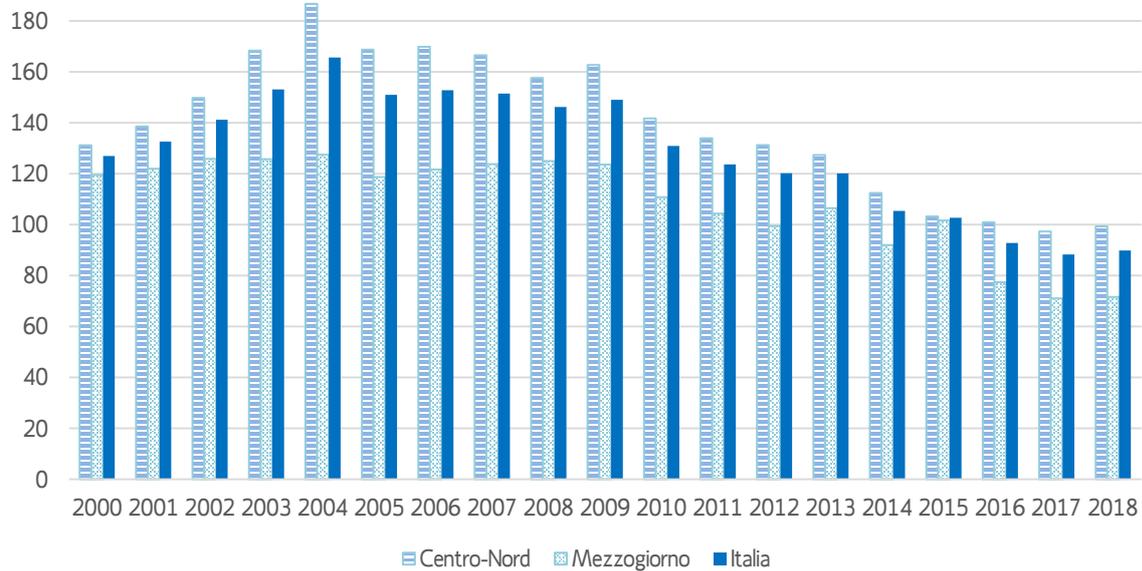
**Figura 1.24 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI CENTRALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La situazione opposta si registra, invece, per le Amministrazioni Locali le quali hanno una concentrazione di spesa prevalente soprattutto nel Centro-Nord del Paese, valore distanziato di poco in termini di incidenza dal dato nazionale e da quello riferito al Mezzogiorno (cfr. Figura 1.25).

**Figura 1.25 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI LOCALI**

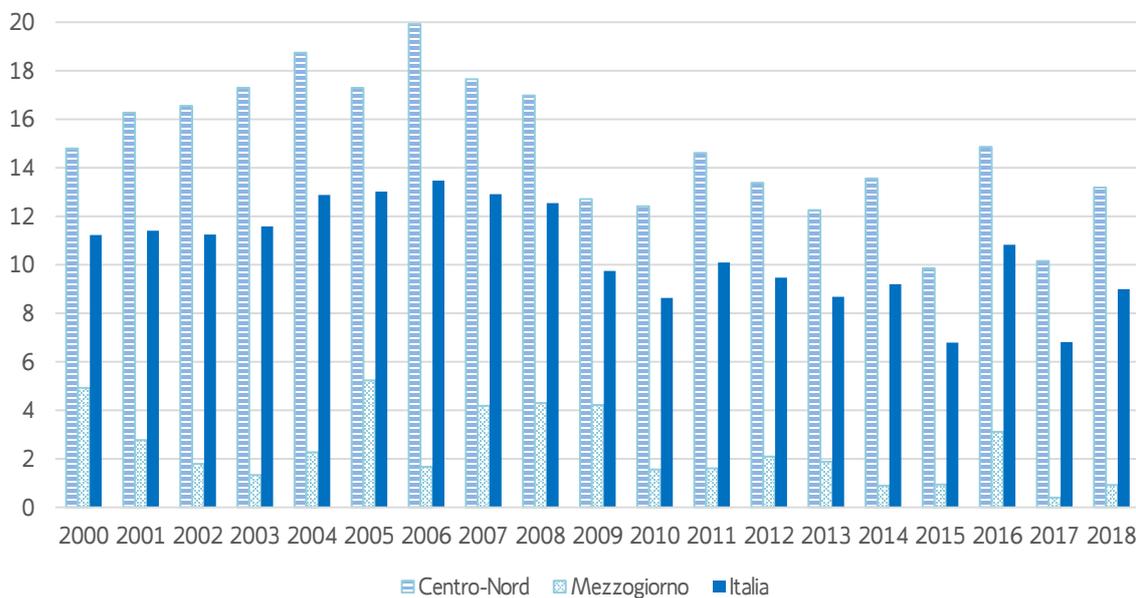


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Questo andamento della Spesa Primaria Netta Totale è confermato anche per le Amministrazioni Regionali, per le IPL e le Imprese Pubbliche Nazionali (IPN) (Figure 1.26-1.27-1.28). Tuttavia, mentre per le Amministrazioni Regionali e le IPL l'incidenza della spesa nel Mezzogiorno è esigua se confrontata ai dati nazionali e del Centro-Nord, per le IPN il livello di spesa nel Mezzogiorno, pur essendo molto basso, si distanzia poco da quanto sostenuto dalle IPN a livello nazionale o nell'area del Centro-Nord. Va precisato che proprio quest'ultima macroarea territoriale è quella che assorbe maggiormente questa tipologia di spesa.

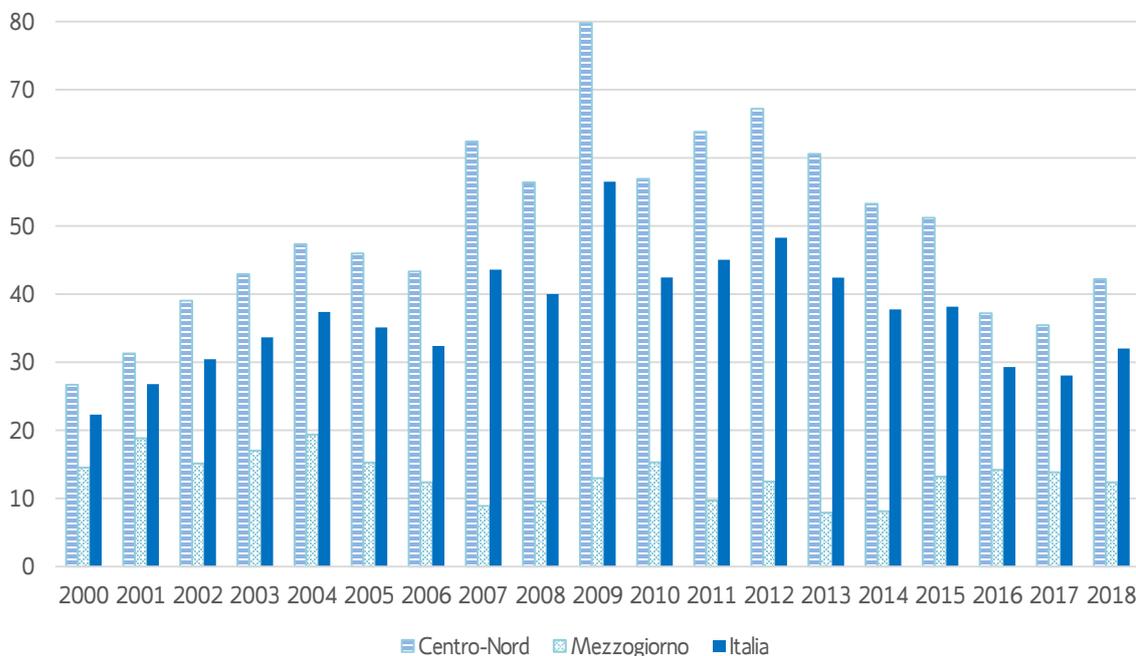
Capitolo 1

**Figura 1.26 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI REGIONALI**



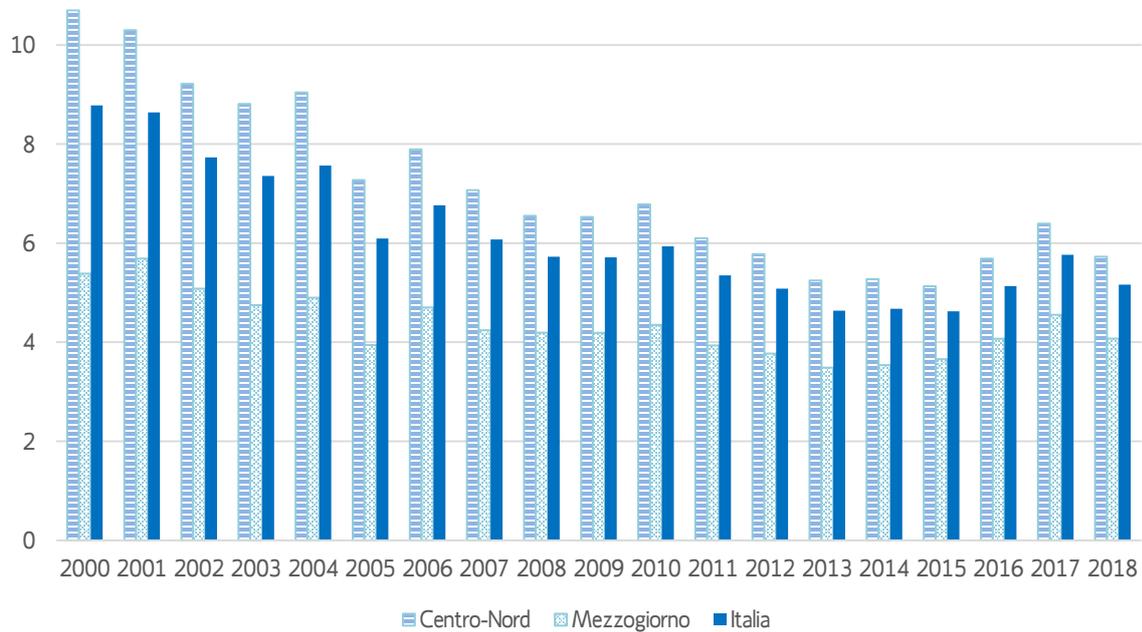
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.27 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). IMPRESE PUBBLICHE LOCALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.28** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI



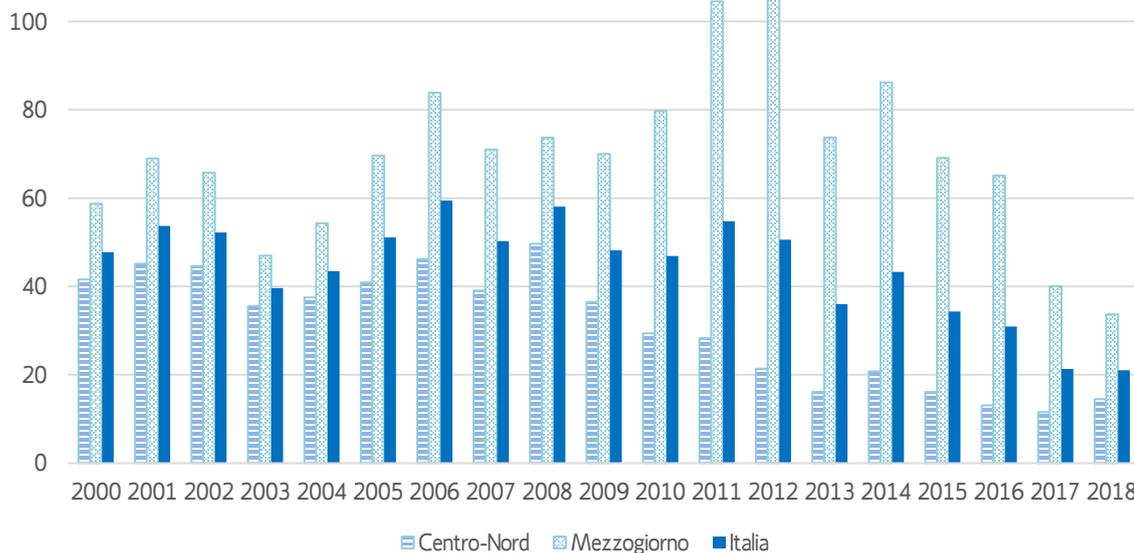
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## 1.9 CHI HA SPESO

Dall'analisi dei dati riferiti alla spesa capitale sostenuta dalle Amministrazioni Centrali si conferma in modo evidente come il Mezzogiorno sia la principale area geografica caratterizzata sempre da maggiori livelli di spesa con picchi nel 2011 e nel 2012 (cfr. Figura 1.29). La Basilicata è la regione che ha sostenuto la spesa capitale pro capite deflazionata più elevata pari a € 112,7 per l'anno 2018, risultato non in linea con l'andamento di tendenza prevalente per l'intero periodo sino al 2017 che vedeva la Calabria in cima alle regioni del Meridione per le spese in oggetto sostenute dalle Amministrazioni Centrali. Per il 2018, il dato della macroarea del Mezzogiorno è pari a € 33,7, mentre il dato nazionale ammonta a € 21 e il dato del Centro-Nord risulta pari a € 14,5.

## Capitolo 1

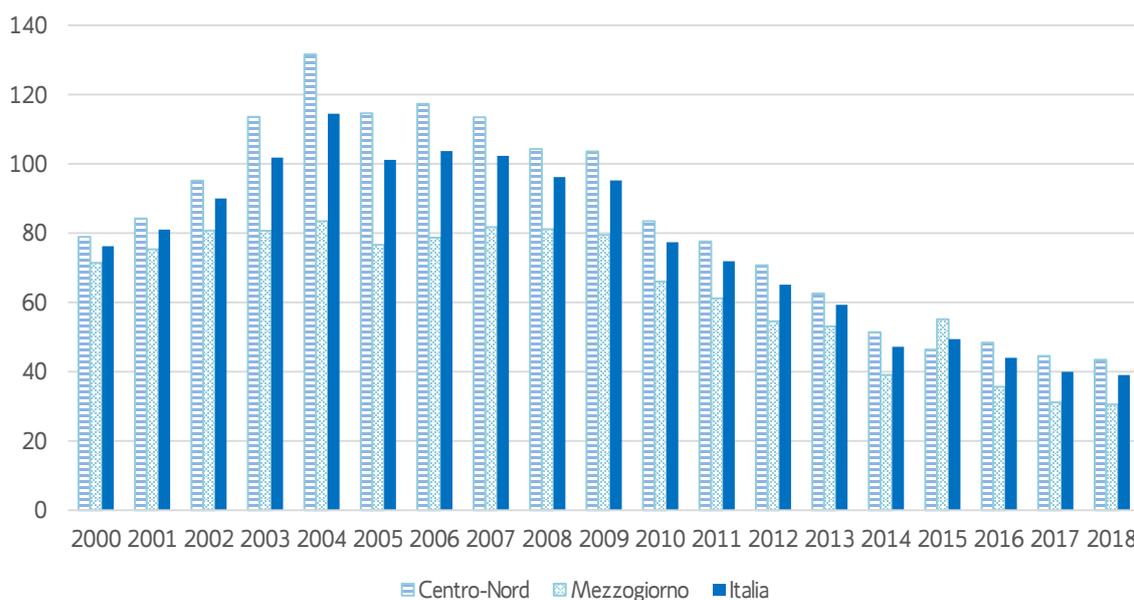
**Figura 1.29 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI CENTRALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Passando ai dati di Spesa in conto capitale netta pro capite deflazionata delle Amministrazioni Locali, dal grafico si evidenzia l'elevato livello di spesa da parte del Centro-Nord per l'intero periodo con la sola eccezione dell'anno 2015 per il quale il Mezzogiorno ha registrato un valore più elevato rispetto al Centro-Nord (cfr. Figura 1.30).

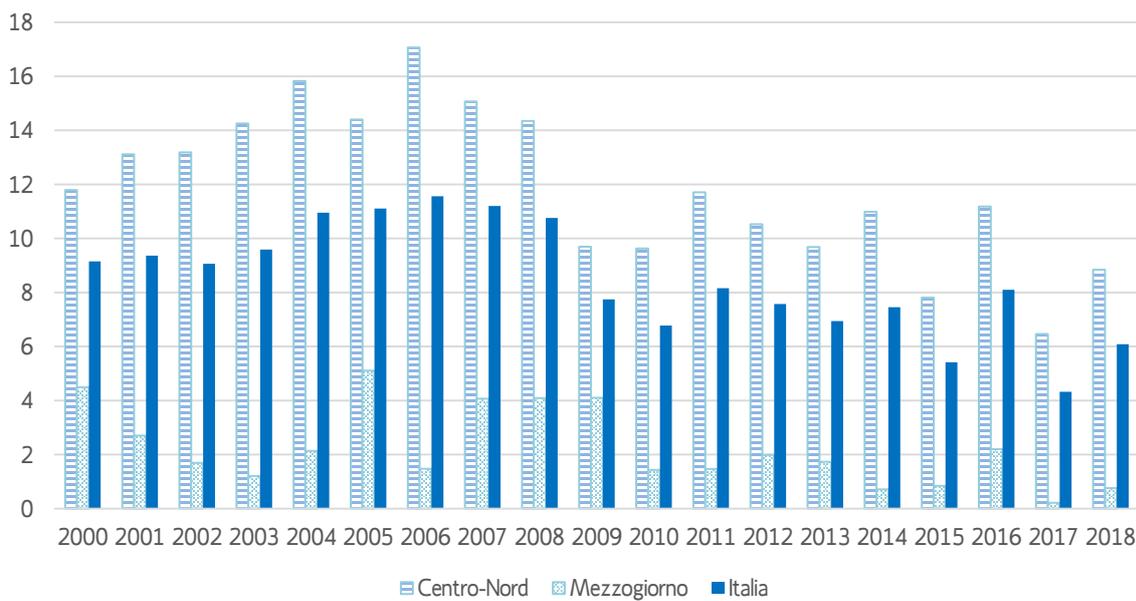
**Figura 1.30 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI LOCALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Inoltre, in maniera più spiccata appare la contribuzione alla spesa per la viabilità da parte delle Amministrazioni Regionali nella macroarea del Centro-Nord rispetto al dato del Mezzogiorno, per l'intero periodo 2000-2018 (cfr. Figura 1.31). In particolare, per il 2018, il dato riferito al Centro-Nord ammonta a € 8,8, quello del Mezzogiorno si attesta a € 0,8, mentre il dato nazionale è pari a € 6,1.

**Figura 1.31 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI REGIONALI**

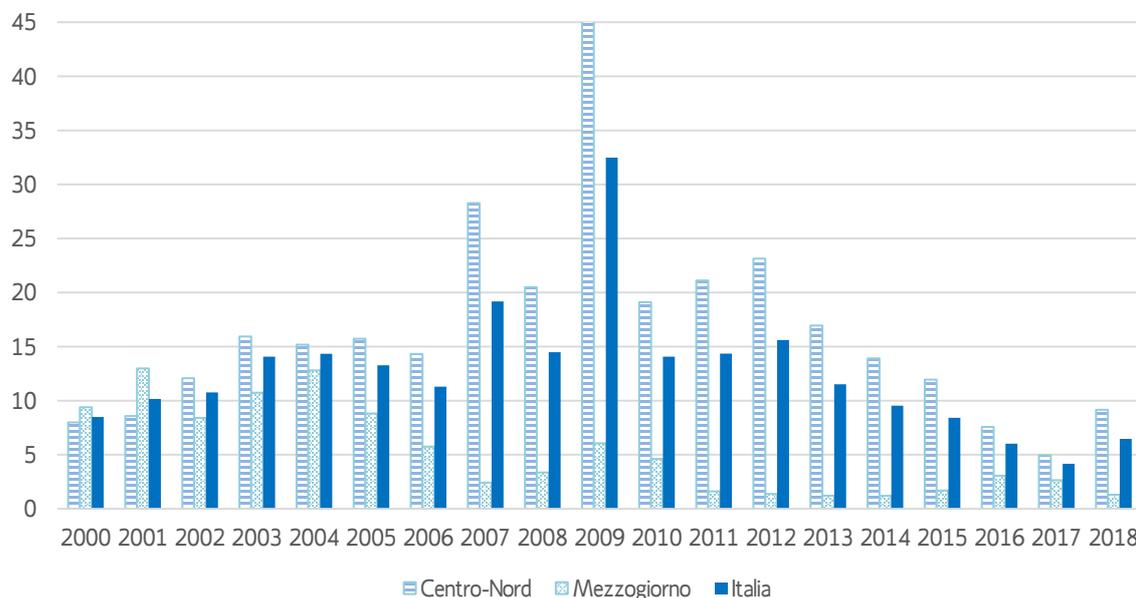


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La serie storica dei dati che riguardano le IPL evidenzia un andamento campanulare (cfr. Figura 1.32), quasi a supporre una distribuzione gaussiana, con un picco di crescita registrato a metà del periodo considerato, anno 2009, nel Centro-Nord quando la spesa si attesta ad un valore pari a € 46,6, dato largamente influenzato dai risultati del Trentino-Alto Adige e Veneto.

## Capitolo 1

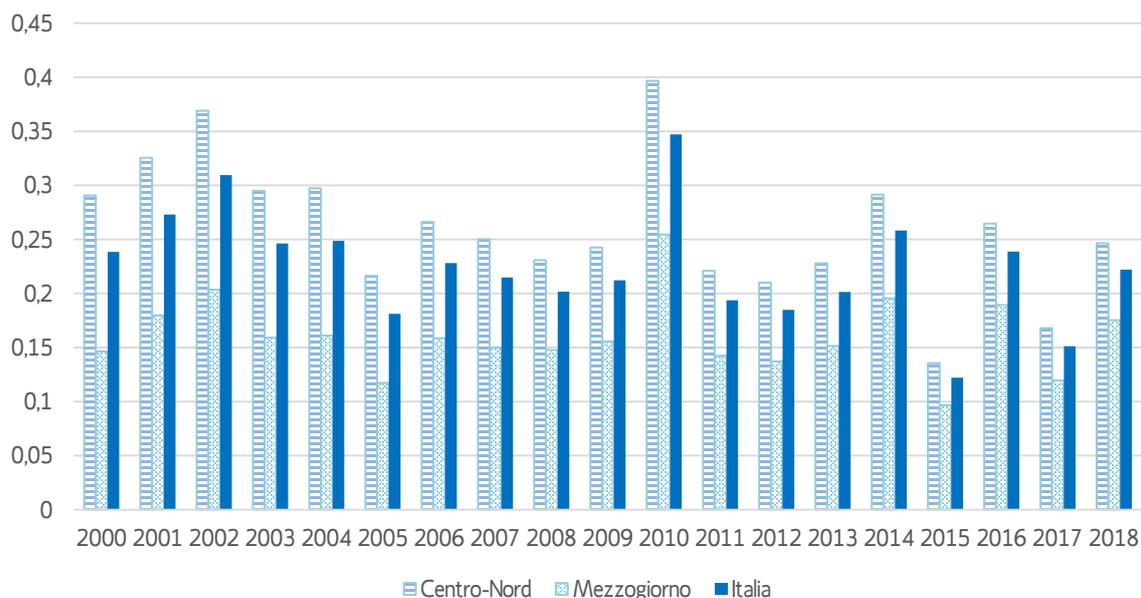
**Figura 1.32 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). IMPRESE PUBBLICHE LOCALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La spesa in conto capitale netta a prezzi 2015 pro capite per le IPN presenta un andamento ciclico nell'arco del periodo 2000-2018 con una sistematica prevalenza del dato riferito al Centro-Nord. In particolare, quest'ultimo dato riferito alla macroarea del Centro-Nord ha registrato un picco nel 2010, pur se relativo considerato il livello di ammontare di spesa, pari a € 0,4 (cfr. Figura 1.33).

**Figura 1.33 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**

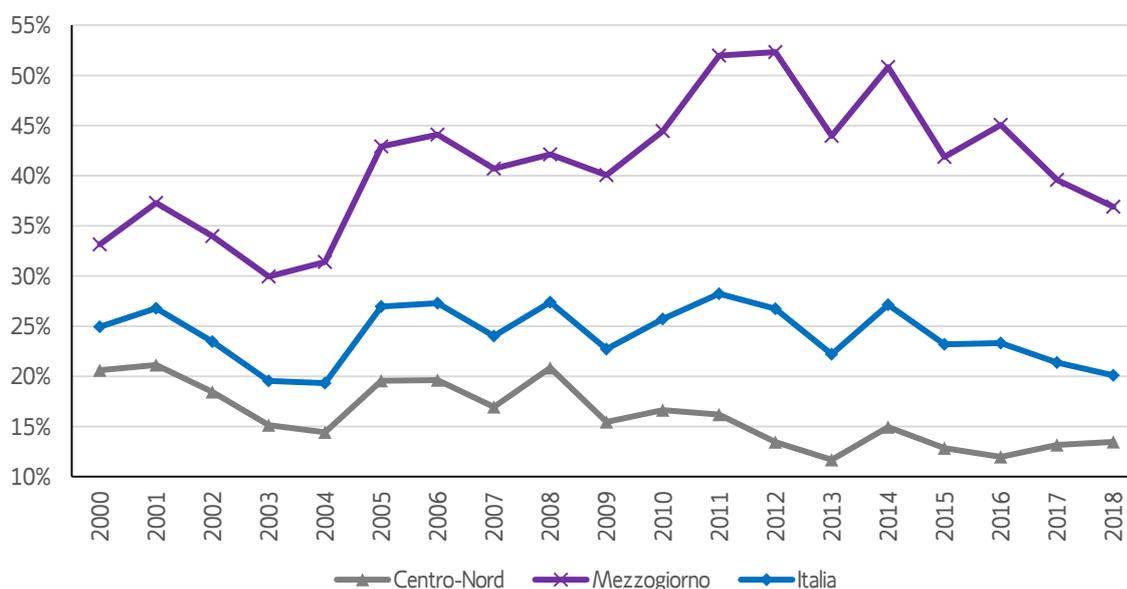


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## 1.10 QUALI AMMINISTRAZIONI HANNO SPESO NEI TERRITORI

Dall'analisi dei rapporti percentuali di composizione della Spesa Primaria Netta per macroarea e soggetto, emerge quanto segue. In relazione alle percentuali di Spesa Primaria Netta Totale delle Amministrazioni Centrali, il Mezzogiorno è l'area del Paese che maggiormente impiega le risorse per tale tipologia di spesa per l'intero arco temporale in esame, mostrando un divario consistente rispetto al corrispondente dato del Centro-Nord (cfr. Figura 1.34).

**Figura 1.34 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

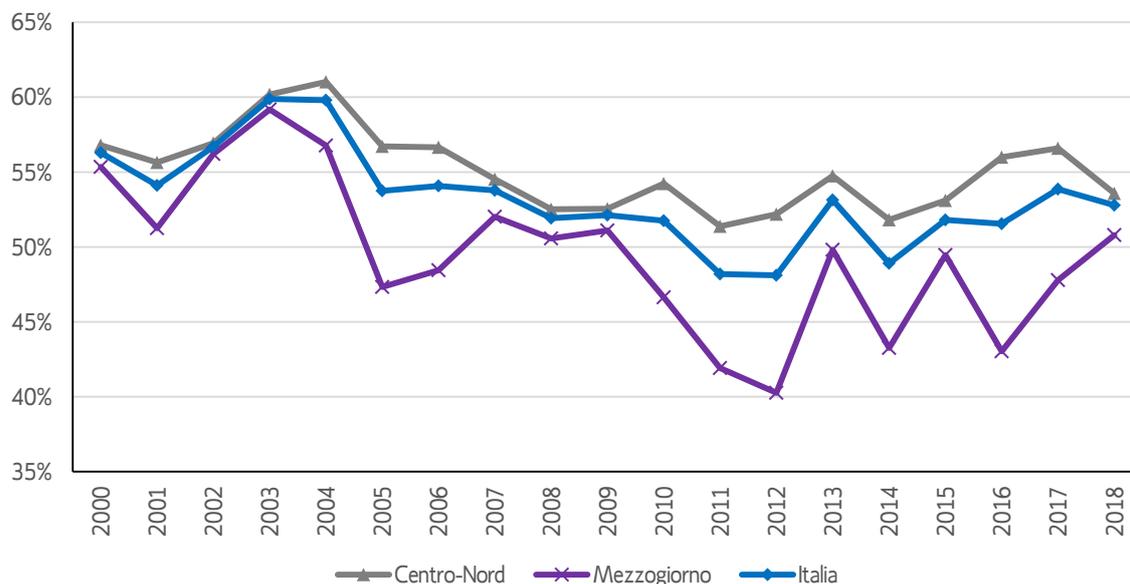


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Con riferimento all'ultimo anno disponibile, 2018, il dato del Mezzogiorno si attesta ad un valore pari al 36,9%, mentre il Centro-Nord registra 13,5%. Per lo stesso anno, il dato nazionale è pari al 20,1%. Il differenziale riguardante la Spesa Primaria Netta Totale si assottiglia nel caso dei dati di composizione relativi alle Amministrazioni Locali e registra un'inversione delle performance delle macroaree che vede il Centro-Nord superare sistematicamente il Mezzogiorno (cfr. Figura 1.35).

## Capitolo 1

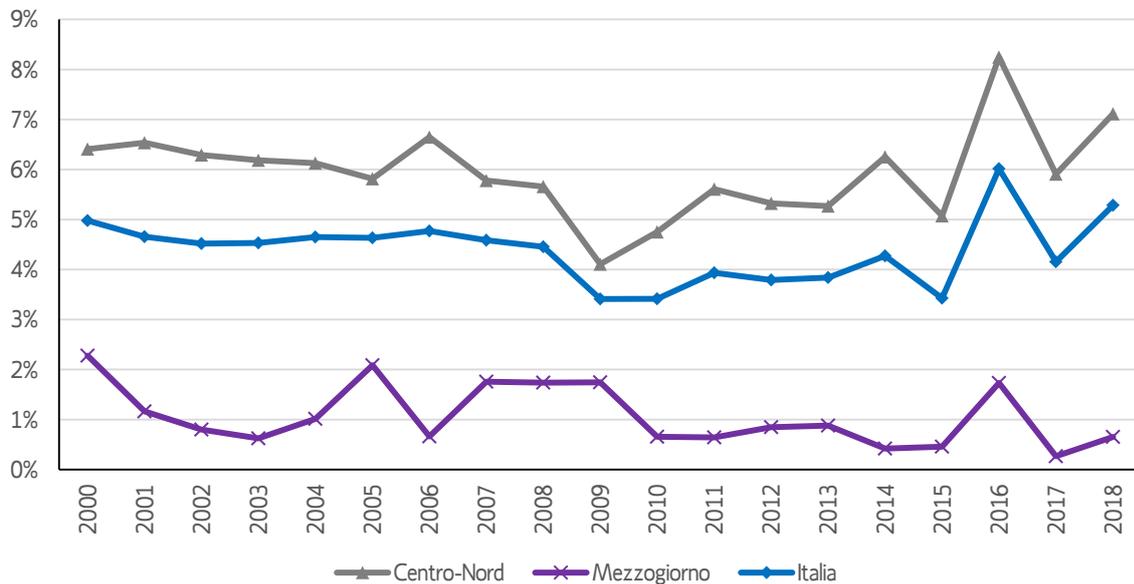
**Figura 1.35** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

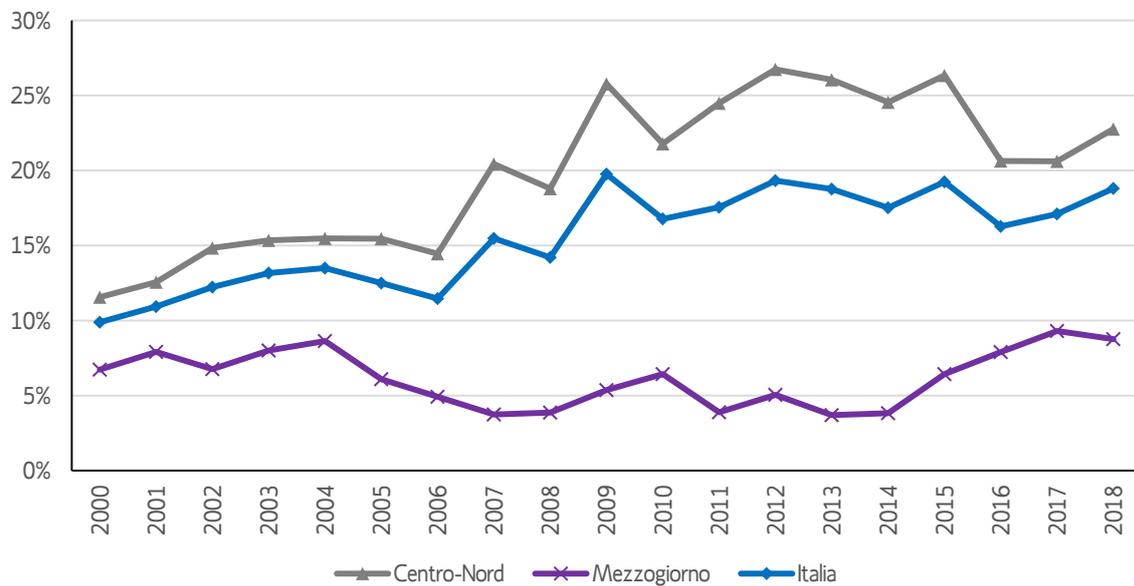
Nel caso di Amministrazioni Regionali e IPL, invece, il divario tra le macroaree si mostra nuovamente consistente e conferma la prevalenza netta della spesa sostenuta nella macroarea del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno. Infine, le IPN nel periodo 2000-2018 presentano un andamento concavo che evidenzia una sostanziale stabilità nei valori di spesa nel decennio 2005 - 2015 confermando, anche per questa tipologia di soggetti, una prevalenza dei livelli di spesa del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno (Figure 1.36, 1.37, 1.38).

**Figura 1.36** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI REGIONALI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

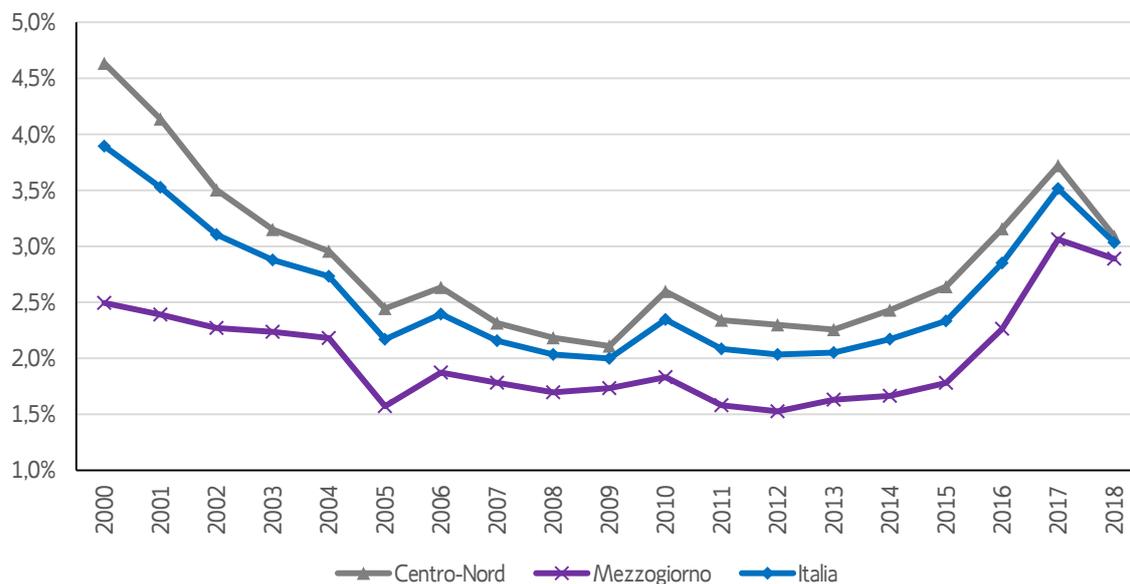
**Figura 1.37** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

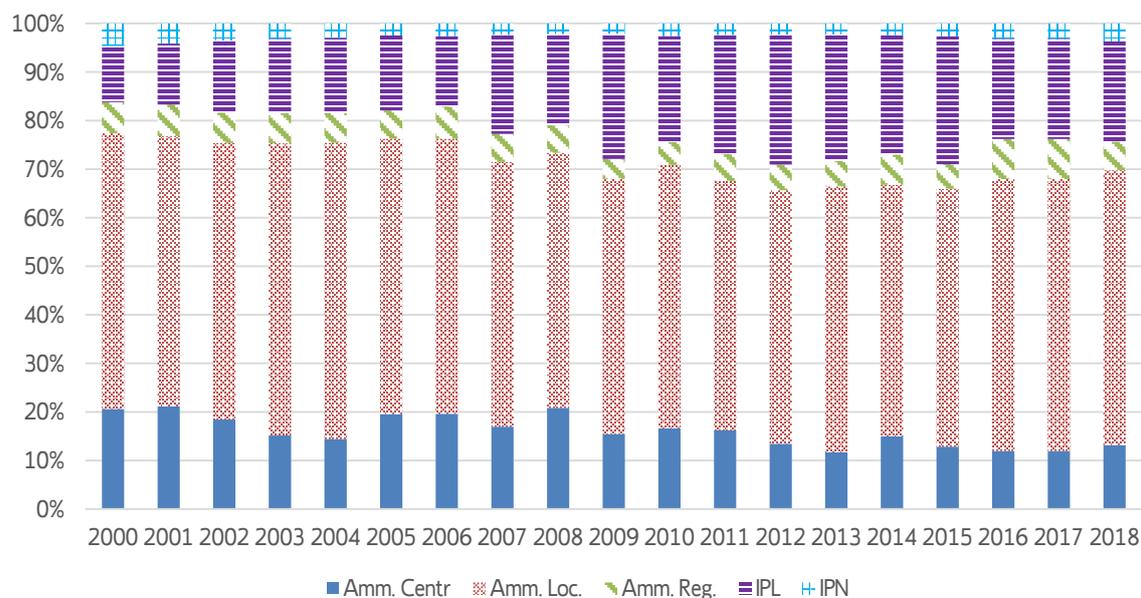
**Figura 1.38 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

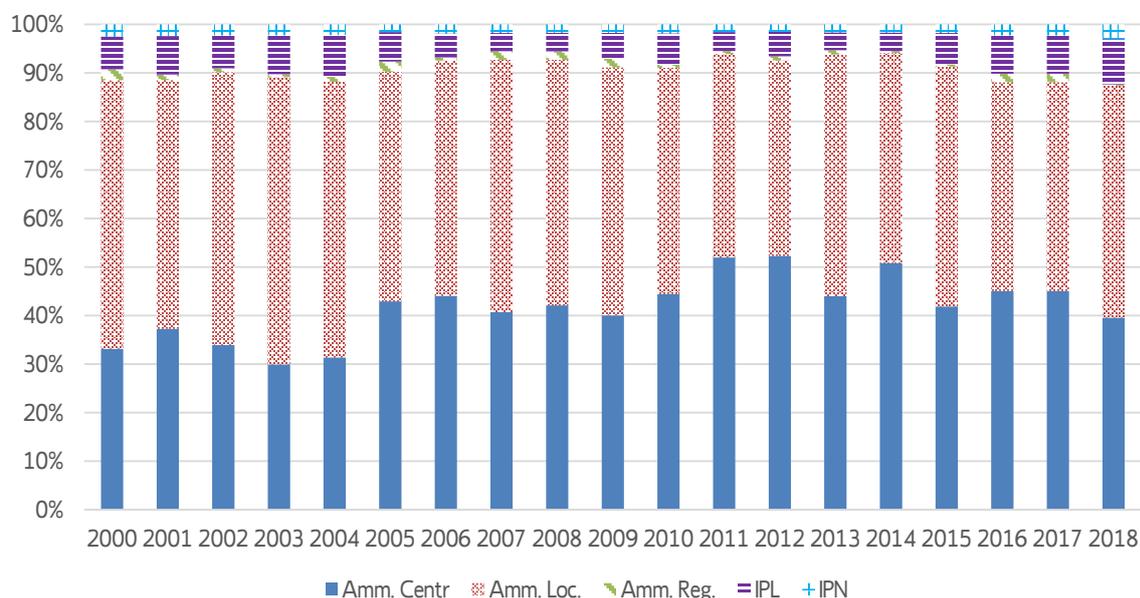
La suddetta composizione per macroaree risulta ben evidente dall'analisi dei grafici a barre che seguono (Figure 1.39, 1.40, 1.41).

**Figura 1.39 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%) SECONDO LA RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E LA TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE. CENTRO-NORD**



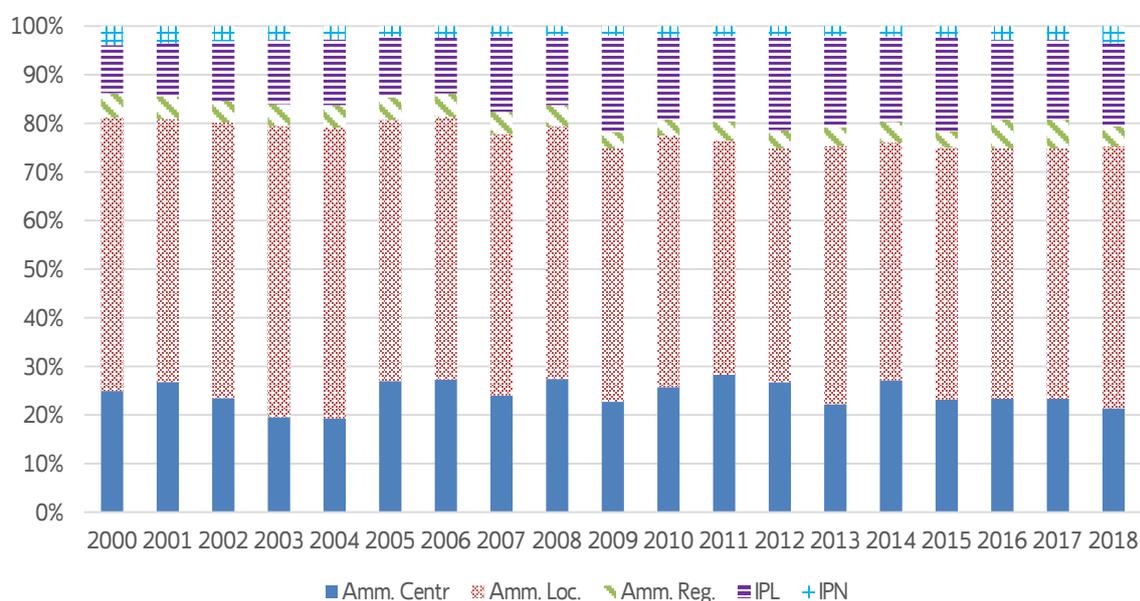
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.40** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%) SECONDO LA RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E LA TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE. MEZZOGIORNO



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.41** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%) SECONDO LA RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E LA TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE. ITALIA



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

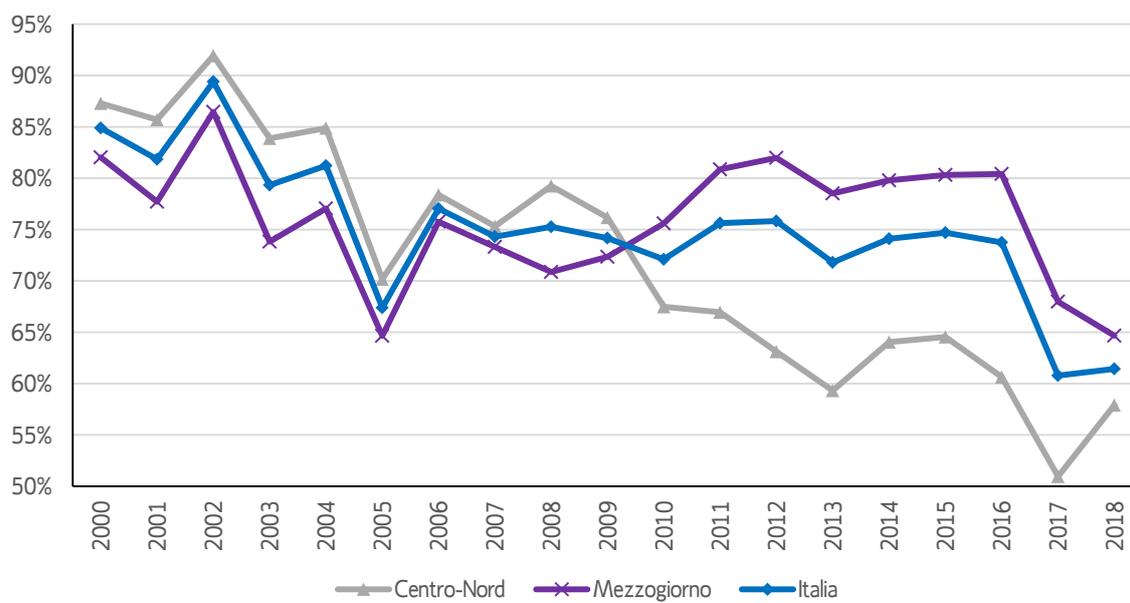
### 1.11 IL PESO DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE NEI TERRITORI E TRA LE AMMINISTRAZIONI

Dall'analisi della Spesa in Conto Capitale Netta delle Amministrazioni Centrali sulla Spesa Primaria Netta Totale emerge un andamento simbiotico del dato per le macroaree

## Capitolo 1

considerate sino al 2010, anno in cui non solo si registra il superamento del dato di spesa del Mezzogiorno rispetto al dato del Centro-Nord, ma si evidenziano anche andamenti per la maggior parte differenti (cfr. Figura 1.42).

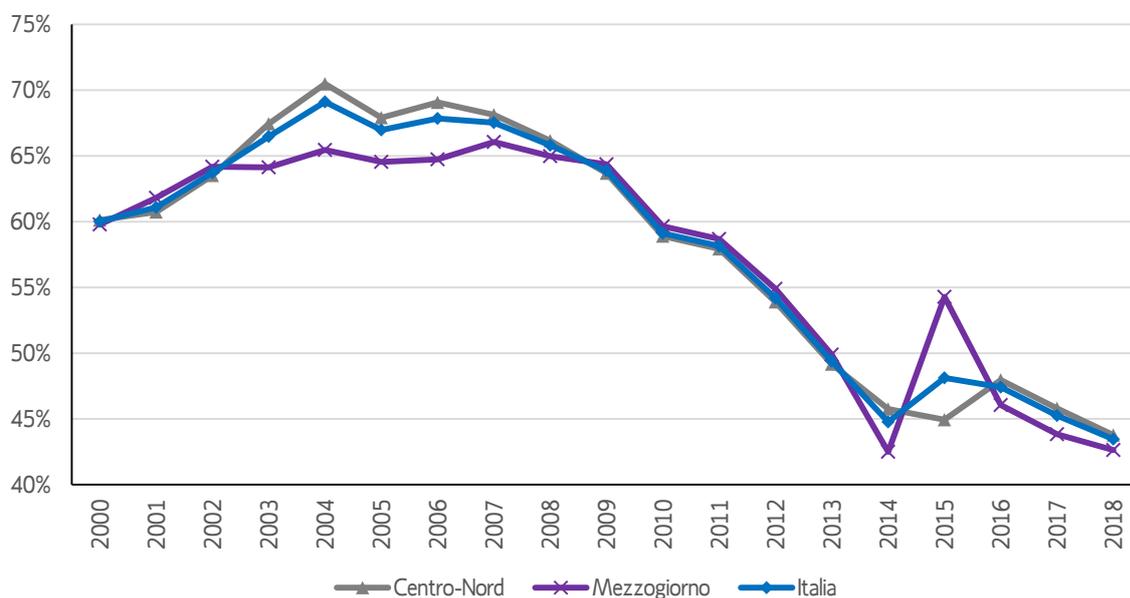
**Figura 1.42** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Per quanto riguarda le Amministrazioni Locali, il differenziale di spesa tra le due macroaree si assottiglia significativamente, quasi ad annullarsi del tutto nel periodo 2009 - 2013, e l'andamento temporale della Spesa in Conto Capitale Netta sulla Spesa Primaria Netta Totale per i soggetti in analisi mostra un decremento significativo a partire dal 2007 sino al 2014 (cfr. Figura 1.43).

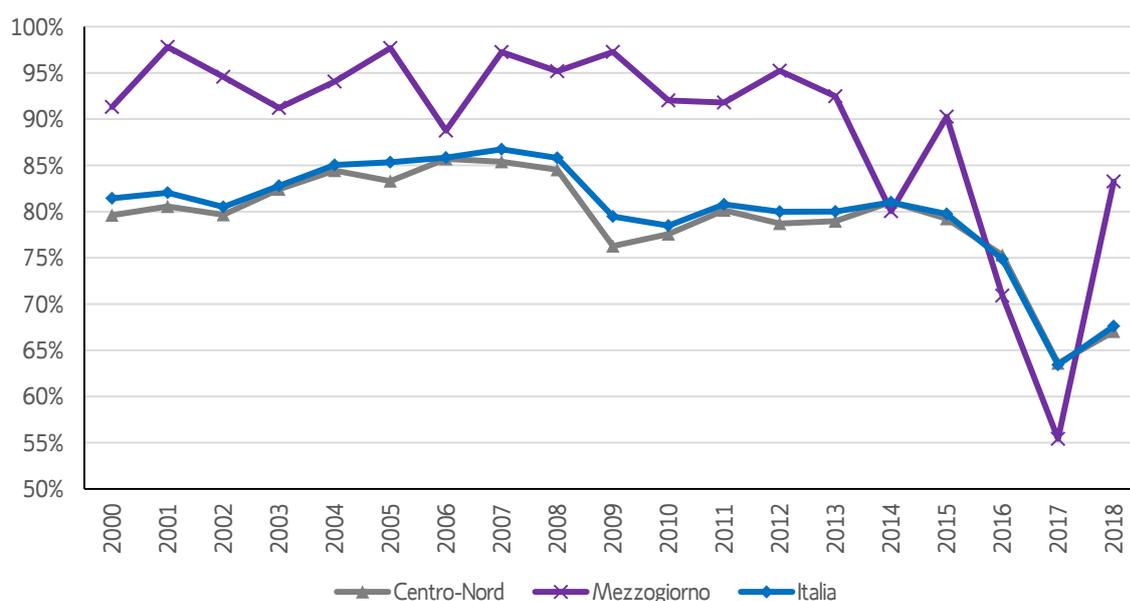
**Figura 1.43** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Più irregolare risulta, invece, la spesa delle Amministrazioni Regionali nel Mezzogiorno rispetto all'andamento del dato corrispondente del Centro-Nord, che si mostra sostanzialmente stabile fino al 2014, anno a partire dal quale comincia a decrescere sino alla 2017 per poi riprendersi nel 2018 (cfr. Figura 1.44).

**Figura 1.44** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI REGIONALI

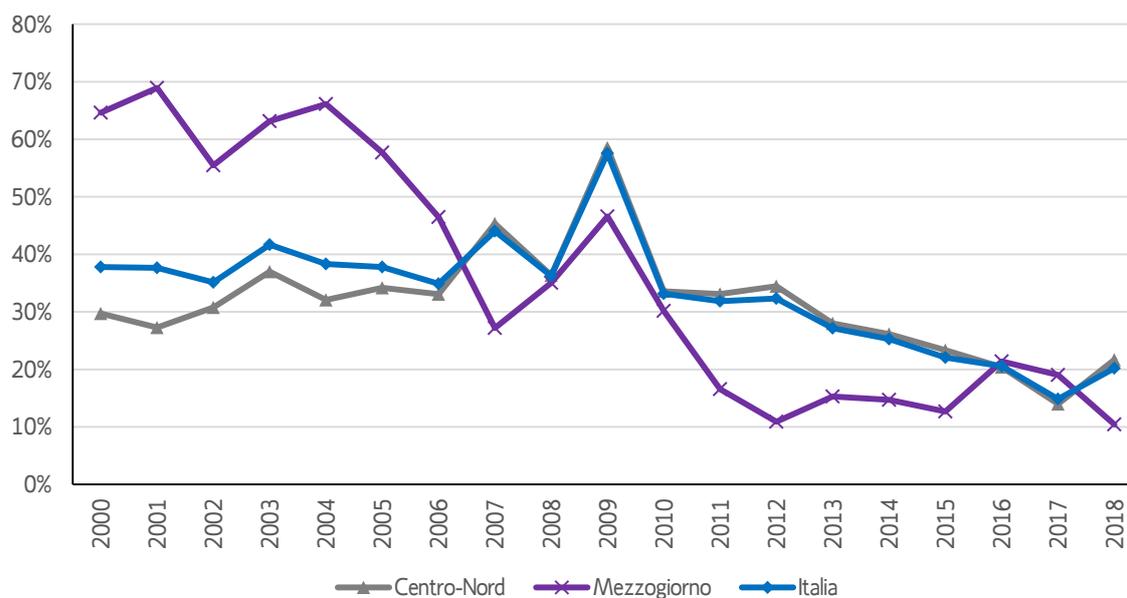


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

Andamento similmente irregolare si registra nel Mezzogiorno per le IPL, sebbene sia evidente una tendenza decrescente sin dall'inizio del periodo con valori che passano dal 64,6% del 2000 al 12,7% del 2015 (cfr. Figura 1.45).

**Figura 1.45** SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI

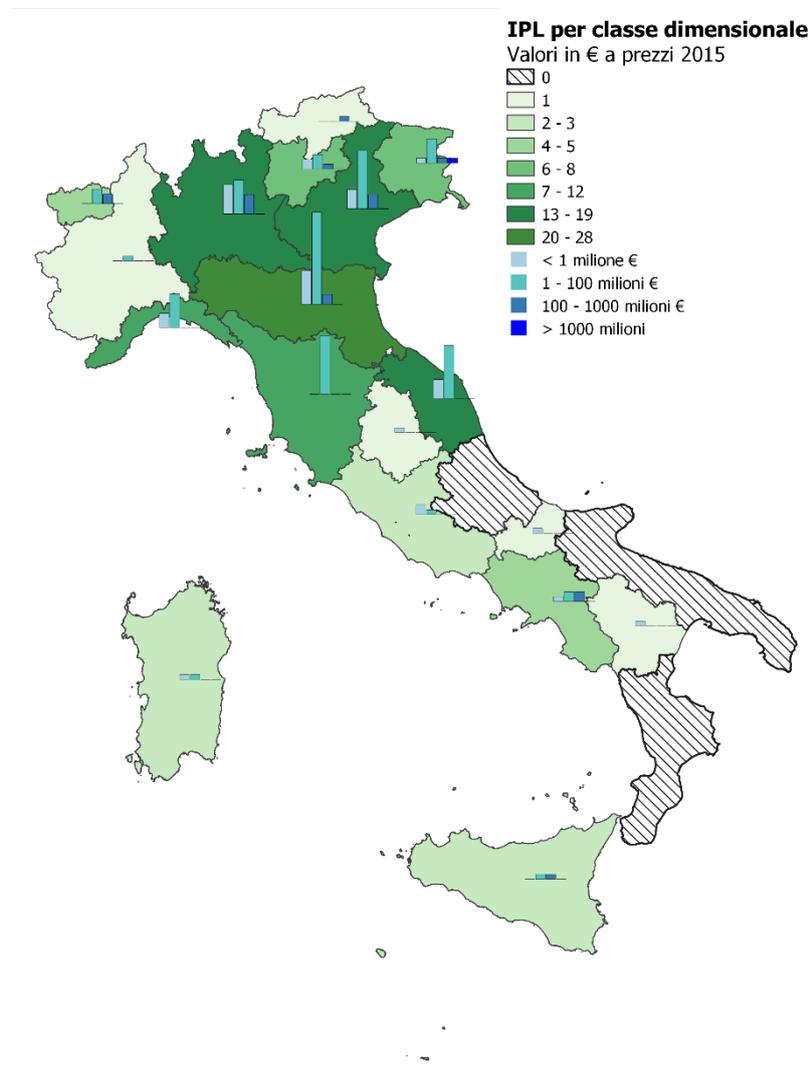


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

### 1.12 LA DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE

La figura a seguire (cfr. Figura 1.46) mette in luce la consistenza delle IPL per classe dimensionale e entità di spesa. È evidente una spiccata concentrazione di IPL nel Centro-Nord in tutte le regioni. Tuttavia, anche la Campania registra un dato in linea con le regioni del Centro-Nord.

Figura 1.46 NUMERO DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DI SPESA IN MILIONI DI EURO A PREZZI 2015. ANNO 2018

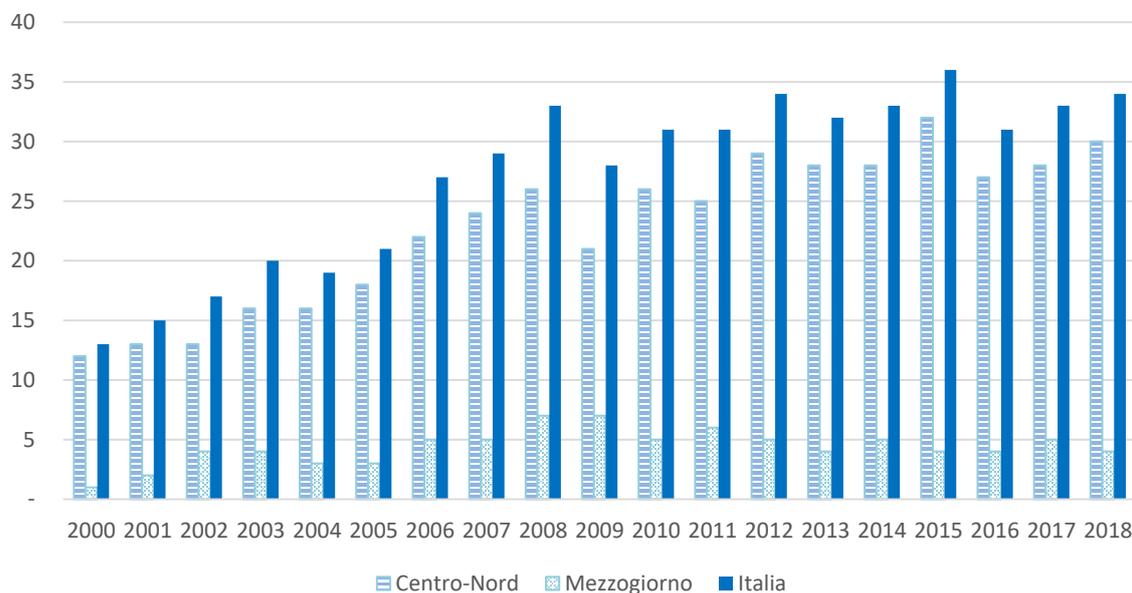


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La principale classe di spesa per l'area del Centro-Nord risulta essere quella "1-100 milioni di euro", che spicca in maniera evidente in questa area (Figure 1.47, 1.48, 1.49 e 1.50).

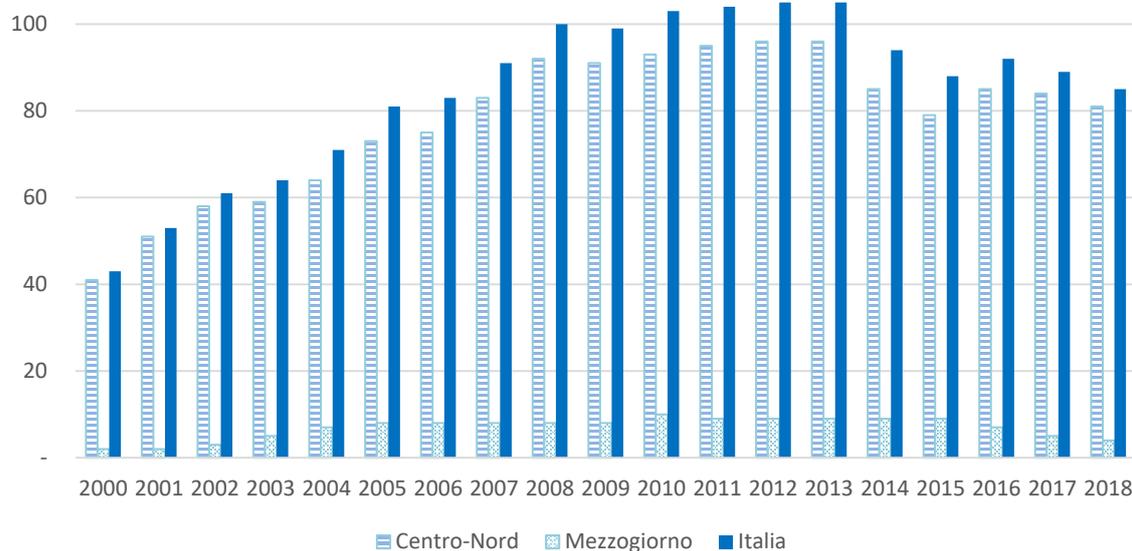
Capitolo 1

**Figura 1.47** DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. CLASSE DI SPESA: < 1 MILIONE DI €



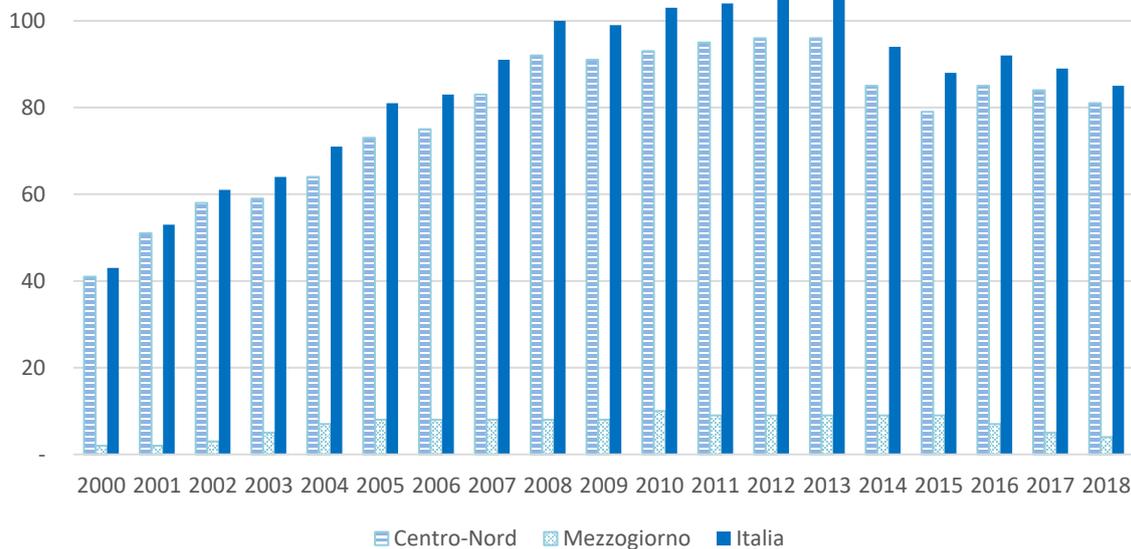
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.48** DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. CLASSE DI SPESA: 1 - 100 MILIONI DI €



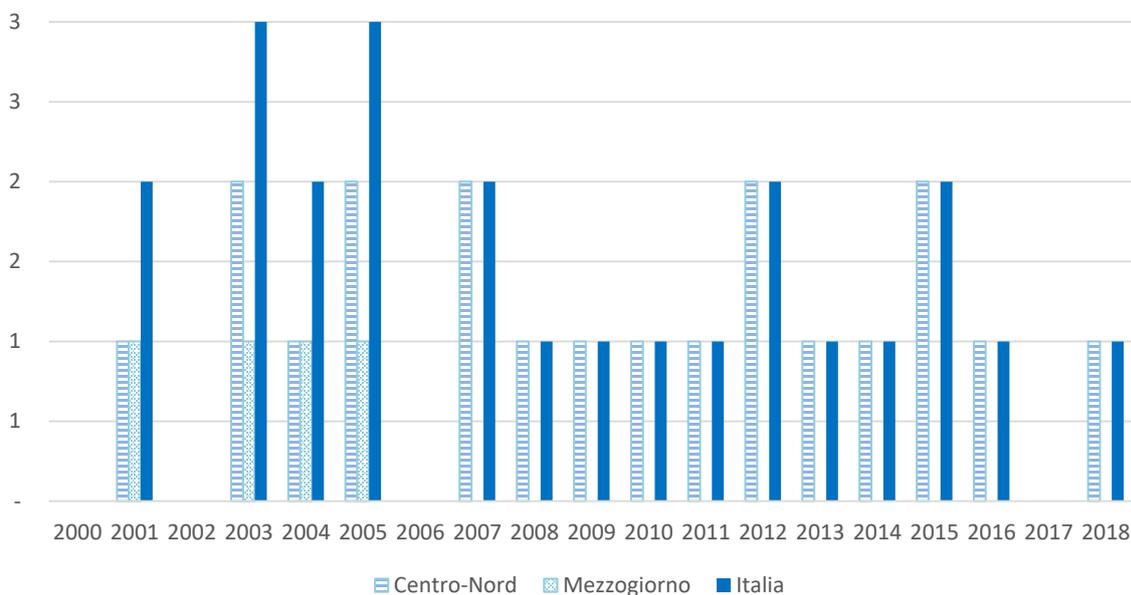
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.49** DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. CLASSE DI SPESA: 100 - 1000 MILIONI DI €



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.50** DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. CLASSE DI SPESA: >1000 MILIONI DI €

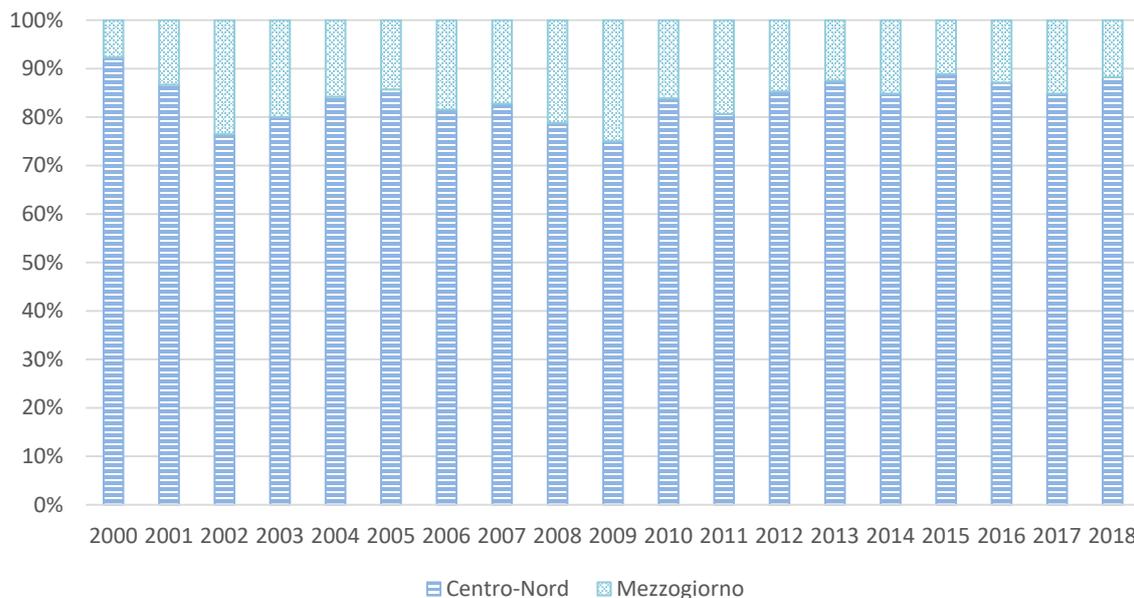


Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

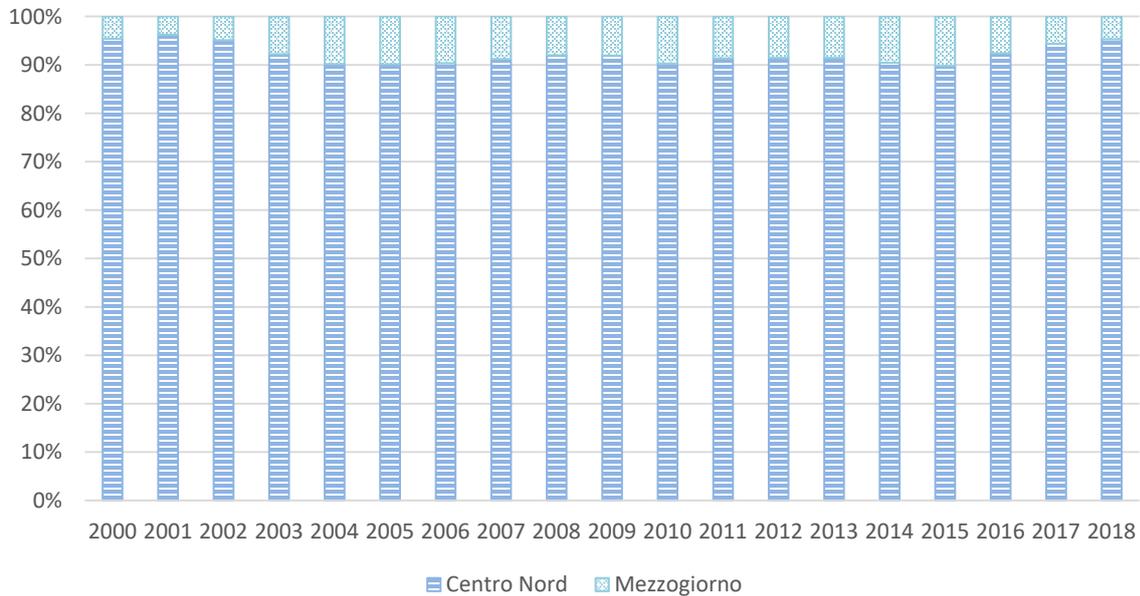
Se si esamina la distribuzione relativa del numero delle IPL per regione e per classe dimensionale di spesa risulta evidente come per tutte le classi di spesa vi sia una marcata concentrazione delle IPL nel Centro-Nord (Figure 1.51, 1.52, 1.53) con l'eccezione degli anni 2001 e 2004 per la classe di spesa maggiore di 1000 milioni di € (cfr. Figura 1.54).

**Figura 1.51** DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (%). CLASSE: < 1 MILIONE DI €



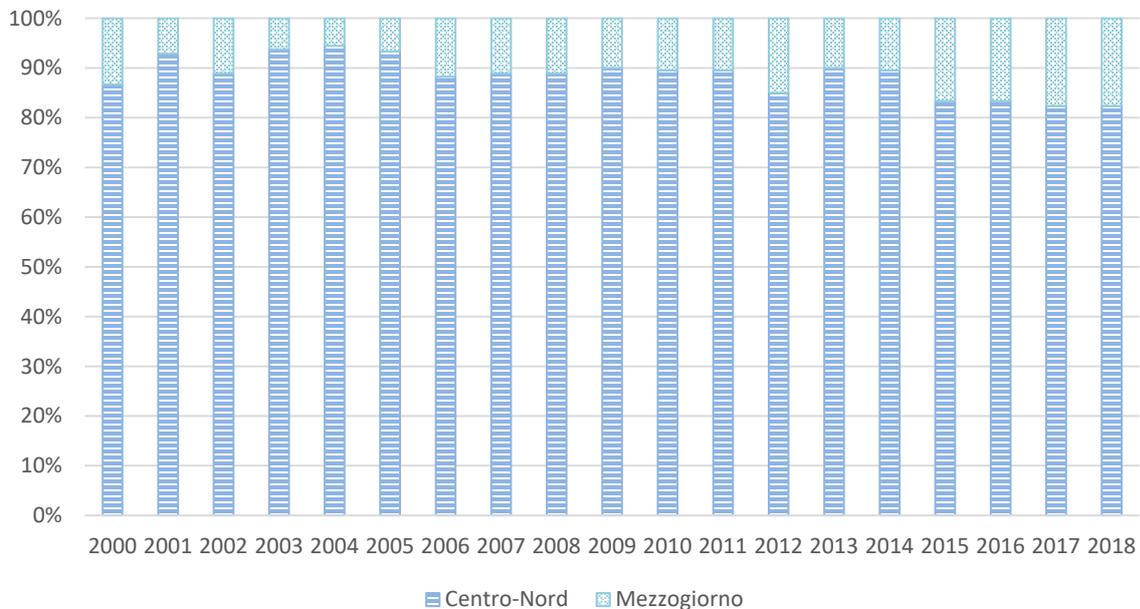
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.52** DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (%). CLASSE: 1 - 100 MILIONI DI €



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

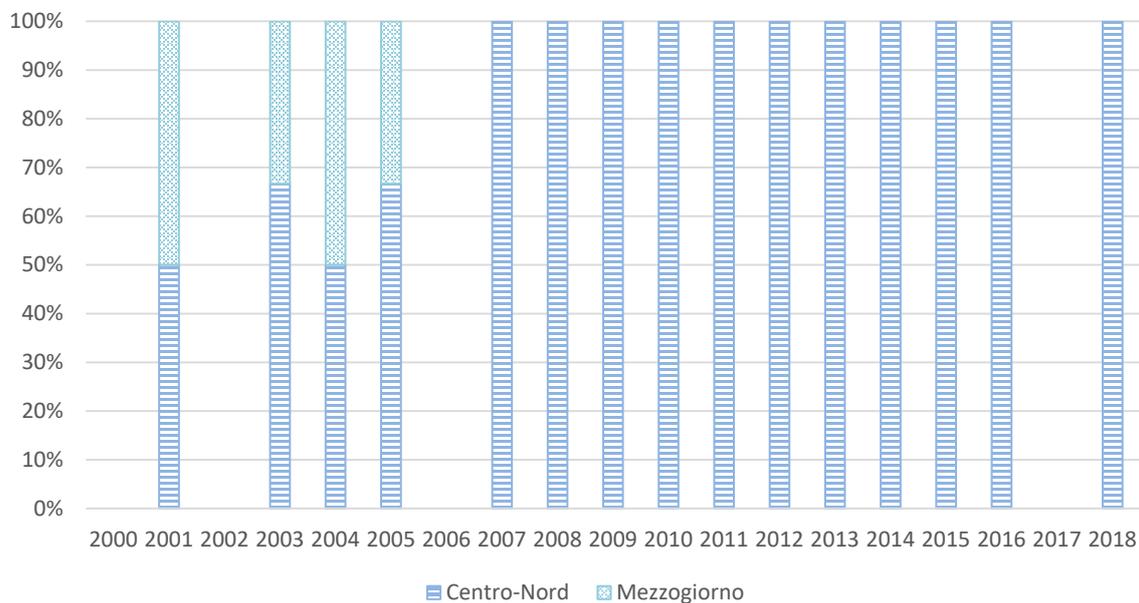
**Figura 1.53** DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (%). CLASSE: 100 - 1000 MILIONI DI €



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

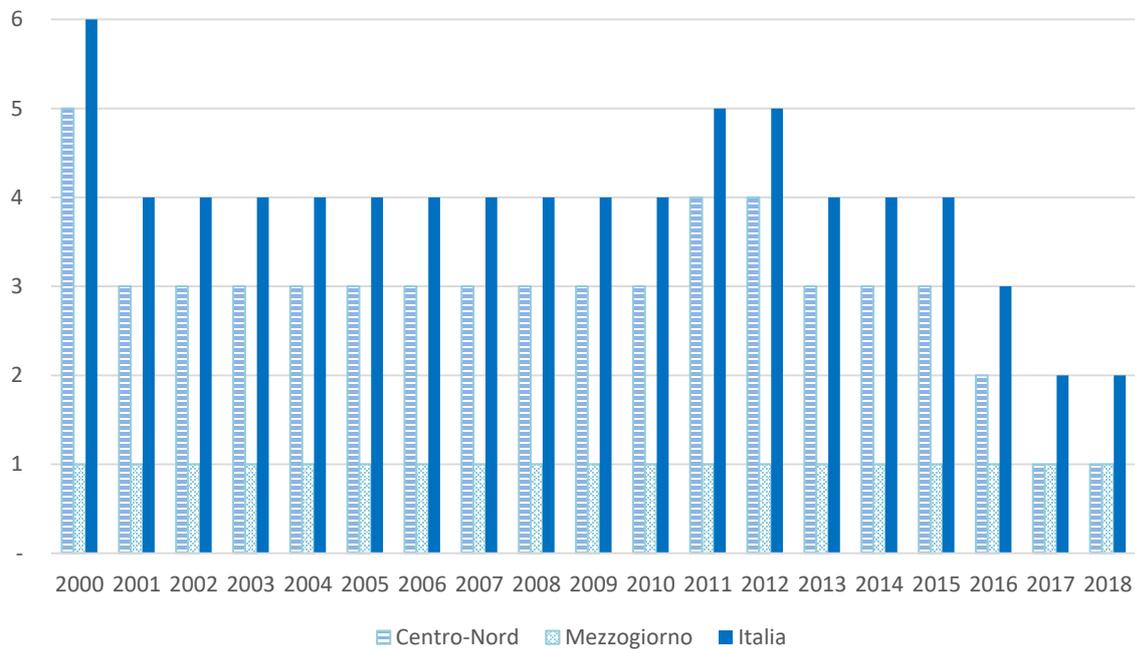
**Figura 1.54** DISTRIBUZIONE DELLE IPL PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (%). CLASSE: >1000 MILIONI DI €



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

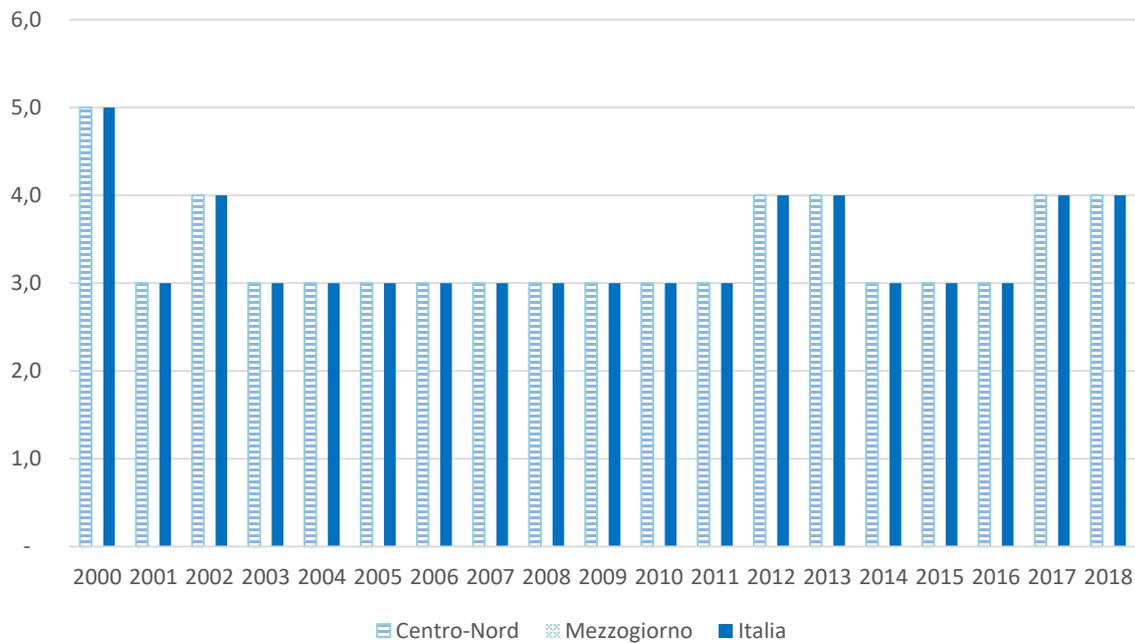
L'analisi dei dati riferiti alla distribuzione delle IPL per regione e tipologia evidenzia una prevalenza di IPL di ogni tipologia nel Centro-Nord (Figure 1.55, 1.56, 1.57, 1.58, 1.59, 1.60). Infine, la cartografia riferita al numero delle IPL per categoria di Ente CPT mostra ancora più nel dettaglio la maggiore numerosità di IPL e una preponderante presenza di Società e Fondazioni Partecipate nella macroarea del Centro-Nord (cfr. Figura 1.61).

**Figura 1.55** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. CONSORZI E FORME ASSOCIATIVE



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

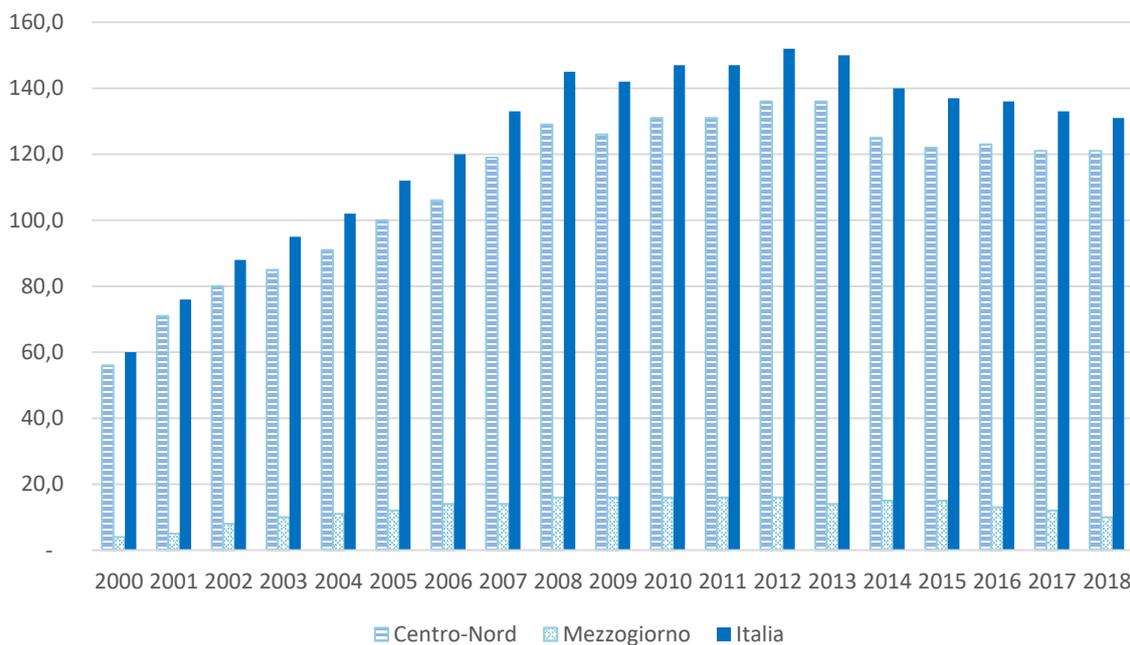
**Figura 1.56** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. AZIENDE E ISTITUZIONI



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

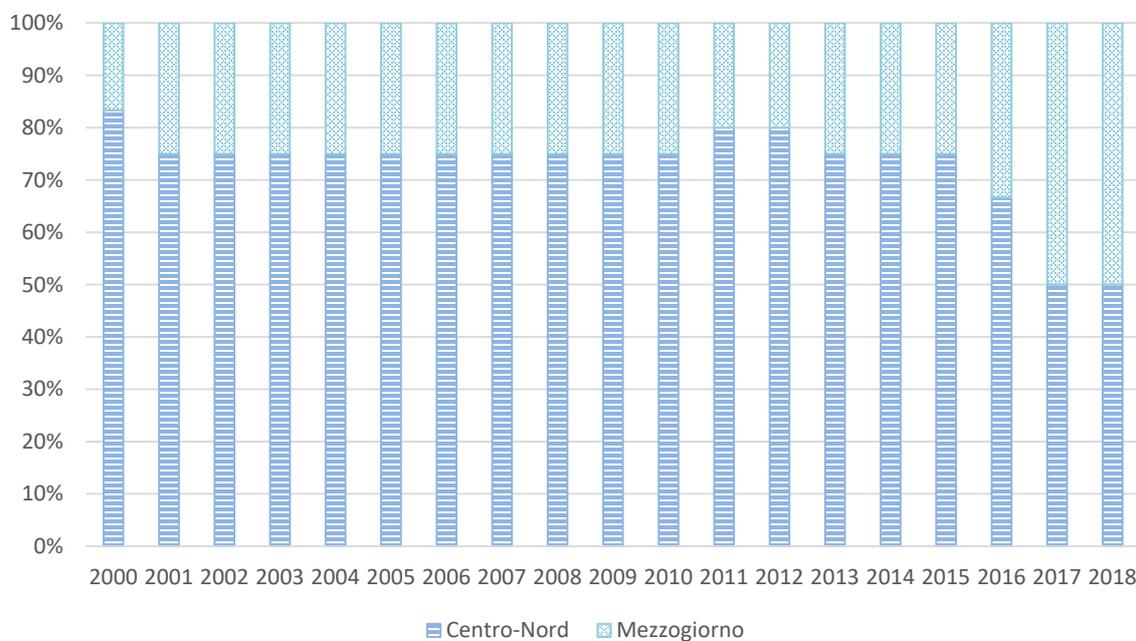
Capitolo 1

**Figura 1.57** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. SOCIETÀ E FONDAZIONI PARTECIPATE



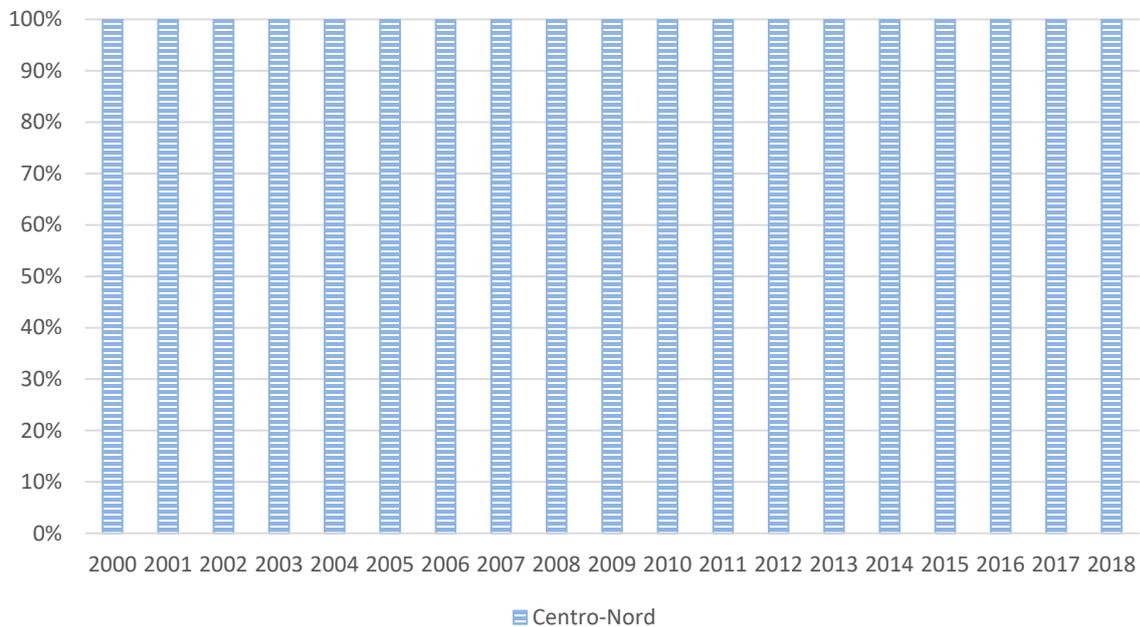
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.58** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). CONSORZI E FORME ASSOCIATIVE



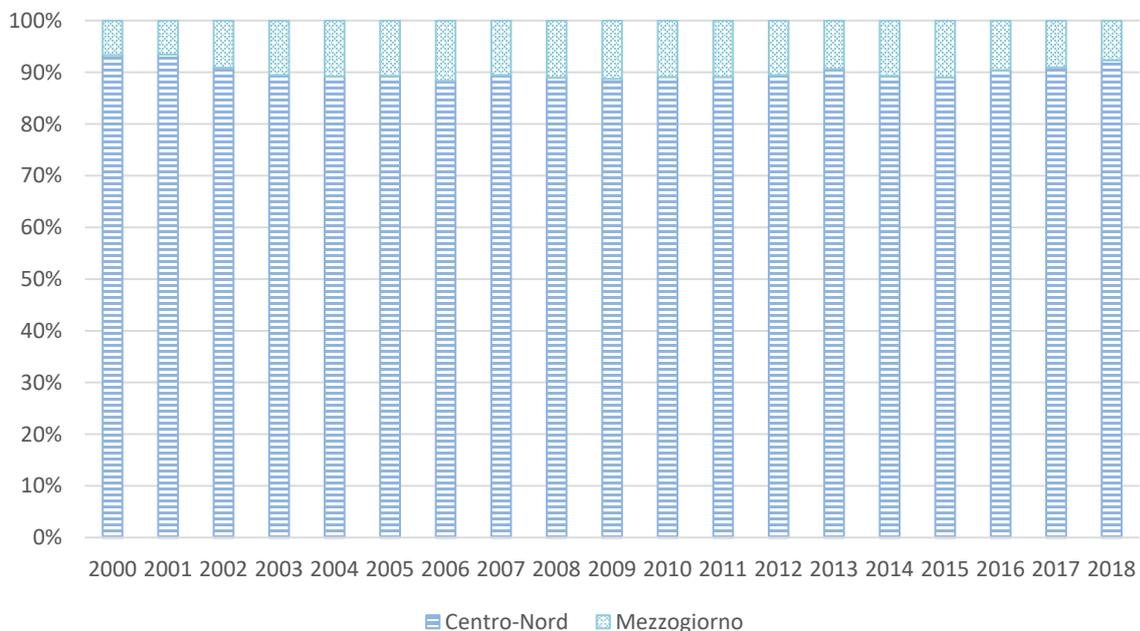
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.59** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). AZIENDE E ISTITUZIONI



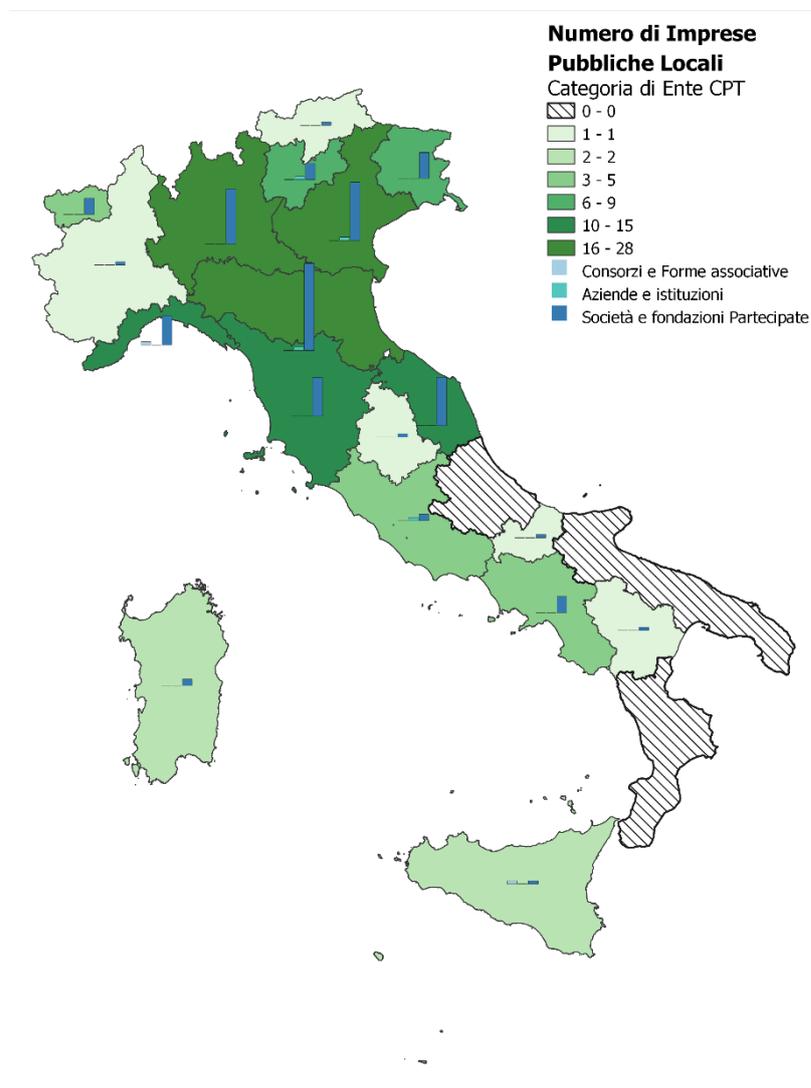
Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Figura 1.60** COMPOSIZIONE DELLE IPL PER TIPOLOGIA E PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SOCIETÀ E FONDAZIONI PARTECIPATE



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Figura 1.61 NUMERO DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CATEGORIA DI ENTE CPT. ANNO 2018



Fonte: Elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

### 1.13 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'andamento della spesa nel settore della viabilità, per quanto sia specifica, di settore, evidenzia tendenzialmente quanto viene registrato nell'economia in termini più generali. Una analisi approfondita delle cause della crisi economica che ha preceduto l'anno 2009 suggerisce che essa non riflette solamente fattori ciclici, ma anche fattori strutturali, legati al ridimensionamento di settori che in passato erano cresciuti troppo velocemente e in modo squilibrato. L'uscita da questa crisi non è dipesa solo dalle politiche macroeconomiche, ma anche da fattori strutturali, come il funzionamento dei mercati dei beni e del lavoro, che a loro volta hanno inciso sull'andamento degli altri mercati, sulla domanda e sui consumi. Anche l'andamento fortemente ciclico dell'economia successivo al 2009 ha eroso buona parte della crescita economica derivante da alcuni comparti di attività produttiva. Inoltre, negli ultimi anni di analisi della serie storica 2000-2018 vi è stata una più attenta *governance* della spesa pubblica, nonché una più contenuta crescita della spesa corrente primaria e della spesa in investimenti. Le giustificazioni vanno ricercate nel rispetto dei parametri europei e nella *spending review*, quest'ultima mirante principalmente a riqualificare la spesa più che a ridurla. Infatti, va osservato che una minore incidenza della spesa pubblica sul PIL non è necessariamente un elemento positivo perché molto dipende dal grado di efficienza generato dall'utilizzo della spesa pubblica stessa. Un più alto livello di spesa può significare un più elevato livello di benessere generato per la popolazione.

L'analisi dei dati fin qui esposti ed elaborati ci consente di rispondere alle domande valutative:

- Quanto si è speso?
- Quanto si è investito?
- Chi ha speso?
- Quale ruolo assumono le imprese locali?

Per l'ultimo anno disponibile, il 2018, con riferimento al primo quesito i dati mostrano che la spesa nazionale pro capite ammonta a € 10.285,6 milioni, così ripartita: € 7.374,1 milioni nel Centro-Nord e € 2.911,4 milioni nel Mezzogiorno. La spesa del Centro-Nord, dunque, è quasi tre volte quella del Mezzogiorno.

Per quel che concerne gli investimenti, a livello nazionale per il SPA questi sono risultati pari a € 72,8 pro capite. I dati riferiti alle macroaree, in questo caso, fanno prevalere il dato di spesa pro capite nel Mezzogiorno pari a € 66,5, mentre il dato del Centro-Nord ammonta a € 76,2.

Al quesito riguardante la titolarità della spesa è possibile rispondere guardando i rapporti di composizione della spesa primaria che mettono in rilievo il ruolo essenziale delle Amministrazioni Locali in tutte le macroaree.

Le imprese locali, infine, hanno un ruolo rilevante sia in termini di presenza sul territorio nazionale sia in termini di spesa. Tuttavia, appare chiara una concentrazione di presenza e di spesa nell'area Centro-Nord del Paese.



## CAPITOLO 2 IL SETTORE VIABILITÀ: L'ANALISI DI CONTESTO

### ABSTRACT

L'analisi di contesto riferita alla viabilità permette di cogliere le peculiarità del settore sia in termini di domanda sia in termini offerta, mettendo in evidenza le possibili interrelazioni esistenti con gli altri settori di attività economica. Questi elementi consentono di raggiungere l'obiettivo di rappresentare la complessa realtà del sub-settore in esame e di ampliare le basi conoscitive.

I dati utilizzati in questo capitolo sono prevalentemente di fonte ISTAT e sono presentati sia in termini assoluti, quale espressione monetaria o di lunghezza infrastrutturale espressa in km, sia in termini procapite rispetto alla popolazione residente. Inoltre sono riportate alcune grandezze macroeconomiche di contesto, quali il valore aggiunto, gli investimenti e i consumi.

L'analisi pertanto è incentrata sugli aspetti macroeconomici del settore, sugli elementi caratterizzanti le scelte trasportistiche e organizzative delle imprese e sulla ripercussione sociale in termini di incidentalità.

Il quadro di contesto che emerge da questa analisi risulta complessivamente significativo soprattutto perché l'analisi è stata basata su dati regionali che fanno emergere con chiarezza le peculiarità dei territori, le loro dotazioni e le scelte operate dagli utenti dei modi viari e degli operatori.

I dati evidenziano le informazioni relative alle tonnellate per km di merci trasportate per territorio di origine e di destinazione, considerando il trasporto complessivo e la sua scomposizione in conto terzi e in conto proprio nonché il trasporto passeggeri. I dati territoriali evidenziano una netta contrapposizione comportamentale tra le diverse aree del Paese.

Infine, le rilevazioni dei dati ambientali sulle concentrazioni medie nelle grandi città riferite alla qualità dell'aria, nonché i dati sull'incidentalità, fotografano una situazione allarmante che richiede interventi incisivi sulle scelte modali e sulla dotazione e sulla qualità delle infrastrutture in tutte le macroaree territoriali.

### 2.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo mira a contestualizzare la componente viabilità del più ampio settore dei trasporti. La necessità è legata alle peculiarità del settore che lo differenziano dagli altri sia in termini produttivi e di mercato, sia in termini di prezzi. L'ambito specifico della viabilità, pur essendo caratterizzato da una struttura di mercato classica, in termini di domanda e offerta, vede l'operatività di meccanismi che ne regolano il funzionamento in maniera specifica. Inoltre, la fissazione del prezzo non deriva da situazioni di equilibrio spontanee di mercato e la contribuzione alle grandezze macroeconomiche avviene a seguito di numerose interrelazioni con altri settori di attività economica.

### 2.2 CONTENUTI E METODI

I dati presentati in questa sede sono uno spaccato della complessa realtà del mondo dei trasporti e delle stesse fonti che mirano a fornire le basi conoscitive del settore.

Con particolare riferimento alla viabilità, i dati statistici sono raccolti e solo in parte sistematizzati principalmente dall'ISTAT, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

## Capitolo 2

dall'ACI, dall'ISPRA, dall'ISFORT, dall'Istituto Tagliacarne, dall'ANAS, dalla Motorizzazione Civile, dall'AISCAT, da Federtrasporto e dalla Banca d'Italia. Tuttavia, non sempre i dati sono forniti in maniera continuativa di modo da avere serie storiche consistenti e omogenee, e in forma open facilmente accessibili. Questi aspetti di fatto limitano in parte le analisi, riconducendole ad un dettaglio più limitato in termini di evoluzione storica e ad una selezione forzata dei dati stessi alla base delle analisi sulla base della loro stessa disponibilità.

I dati utilizzati in questo capitolo fanno prevalentemente riferimento a dati di fonte ISTAT e sono presentati sia in termini assoluti, quale espressione monetaria o di lunghezza infrastrutturale espressa in km, sia in termini relativi rapportandogli stessi alla popolazione. Le grandezze macroeconomiche ed alcuni dati di dotazione infrastrutturale, nonché quelli di traffico merci vengono rappresentati in maniera più complessa e comparativa mediante alcune cartografie.

L'arco temporale di analisi in alcuni casi va dal 2000 al 2017, in altri casi è ridimensionato a seconda delle disponibilità. I dati monetari sono stati, inoltre, deflazionati in linea con quanto realizzato nel capitolo I, scegliendo l'anno base 2015. I dati riferiti al trasporto merci sono espressi in tonnellate-km, quindi come espressione del traffico merci derivante dal prodotto tra le merci trasportate, espresse in tonnellate, e i km percorsi. Questi ultimi dati, sulla base della definizione e del raggruppamento dell'ISTAT, vanno così considerati:

- Trasporto di merci su strada: qualsiasi spostamento di cose tra un luogo di carico ed un luogo di scarico, effettuato sulla pubblica strada per mezzo di un autoveicolo stradale destinato al trasporto di merci;
- Trasporto in conto proprio: trasporto di cose effettuato da persona fisica o giuridica munita di apposita licenza e di uno o più veicoli idonei all'esercizio di tale attività, accessoria di altra attività economica considerata principale per l'impresa stessa;
- Trasporto in conto terzi: attività economica professionale mediante la quale un imprenditore munito di apposita autorizzazione e di uno o più veicoli idonei al trasporto di merci effettua, dietro corrispettivo, la prestazione di servizi di trasporto ordinati da un mittente.

### 2.3 LA STRUTTURA DELL'ANALISI

In maniera sintetica, ma rappresentativa, l'analisi è incentrata inizialmente sui dati macroeconomici riferiti alla viabilità. Quindi vengono presentati i dati espressione del valore aggiunto, degli investimenti e dei consumi. Per le prime due variabili è possibile avere il dettaglio per i comparti: fabbricazione di mezzi di trasporto, commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporti e magazzinaggio. Questi dati ci permettono di cogliere informazioni sulla crescita del sistema economico, in termini di nuovi beni e servizi messi a disposizione della comunità per impieghi finali, direttamente imputabili al settore in esame, nonché gli investimenti fissi lordi per branca di attività, ovvero le acquisizioni (al netto delle cessioni) di capitale fisso effettuate dai produttori residenti a cui si aggiungono gli incrementi di valore dei beni materiali non prodotti. Infine, vengono riportati i dati sui consumi, che indicano la stima della spesa per consumi finali delle famiglie nel settore dei trasporti.

Successivamente vengono presentati i dati di dotazione infrastrutturale relativi alla lunghezza delle strade, distinguendo per tipologia. A seguire, si illustrano i dati del trasporto merci e, in chiusura, i dati sull'incidentalità.

L'analisi pertanto è incentrata sugli aspetti macroeconomici del settore, sugli elementi caratterizzanti le scelte trasportistiche e organizzative delle imprese e sulla ripercussione sociale in termini di incidentalità.

È necessario, a tal proposito, precisare che i dati relativi al valore aggiunto, agli investimenti e ai consumi riportati nella presente parte del lavoro sono riferiti al valore aggregato delle Divisioni 29 (Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi) e 30 (Fabbricazione di altri mezzi di trasporto) della classificazione ATECO, in quanto l'ISTAT non sempre fornisce i dati disaggregati per le 2 divisioni. Occorre, comunque, evidenziare come nella Divisione 30 siano compresi anche i motocicli e i motoveicoli (Classe ATECO 30.91) e le biciclette (Categorie ATECO 30.92.1 e 30.92.2).

Per quanto concerne, in particolare, il valore aggiunto, a livello nazionale l'ISTAT fornisce i dati separatamente per le Divisioni ATECO 29 e 30 solo sino al penultimo anno delle serie storiche disponibili. Nel nostro caso, quindi, sono disponibili i dati del 2018, pari a 15.360,7 milioni di euro per la Divisione 29 e 7.886,7 milioni di euro per la Divisione 30.

Relativamente al valore degli investimenti, l'ISTAT fornisce i dati aggregati per le Divisioni ATECO 29 e 30 sia a livello nazionale, sia a livello territoriale.

Per il valore dei consumi delle famiglie, infine, a livello territoriale questi sono forniti solo relativamente alla Divisione 7 della classificazione COICOP (Trasporti), senza disaggregazione nei diversi Gruppi della stessa Divisione. Anche a livello di dati aggregati nazionali, comunque, l'ISTAT non fornisce la disaggregazione dei consumi delle diverse tipologie di prodotti, ma soltanto la distinzione tra Acquisto di mezzi di trasporto (Gruppo COICOP 7.1), Spese di esercizio dei mezzi personali di trasporto esclusi i combustibili (Gruppo COICOP 7.2 esclusa la Classe 7.2.2), Combustibili e lubrificanti (Classe COICOP 7.2.2) e Acquisto di servizi di trasporto (Gruppo COICOP 7.3).

## **2.4 ANALISI DEI DATI**

### **2.4.1 Valore aggiunto per branca di attività**

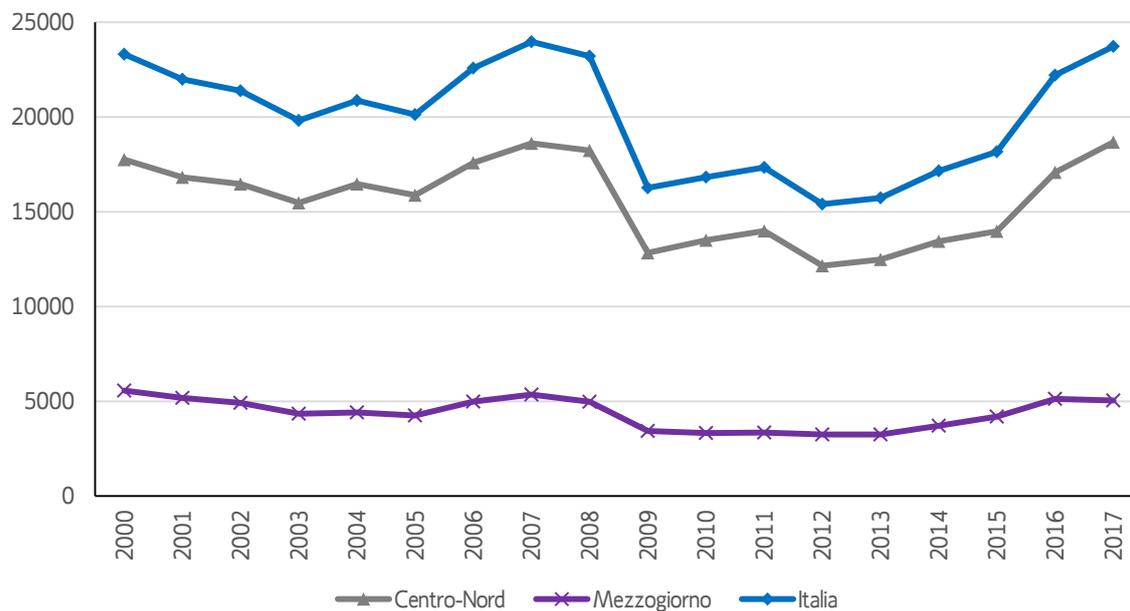
La Figura 2.1 evidenzia l'andamento del valore aggiunto del comparto "Fabbricazione di mezzi di trasporto" per le aree territoriali Centro-Nord e Mezzogiorno e per l'intero Paese. Risulta evidente il notevole contributo del Centro-Nord in termini di incidenza e, quindi, di livello, anche nel delineare il trend nazionale. Entrambi presentano un andamento ciclico con una crescita interessante a partire dal 2012. Se si guardano i dati regionali i risultati in termini di valore aggiunto si mostrano molto interessanti: Piemonte, Emilia-Romagna e Lombardia risultano le regioni del Nord Italia che contribuiscono maggiormente. Infatti, le stesse nel 2017 hanno registrato un valore aggiunto pari a, rispettivamente, 5.887,1 milioni di €, 3.663,5 milioni di € e 3.348,4 milioni di €.

Nel Mezzogiorno d'Italia interessante è il dato della Campania con 1.667,4 milioni di € di valore aggiunto, seguita dalla Puglia e dalla Basilicata.

Per questa variabile macroeconomica la motivazione di tale distribuzione territoriale va ricercata nella scelta localizzativa delle imprese appartenenti al comparto da una parte e, dall'altra, dall'andamento generale dell'economia e della domanda.

## Capitolo 2

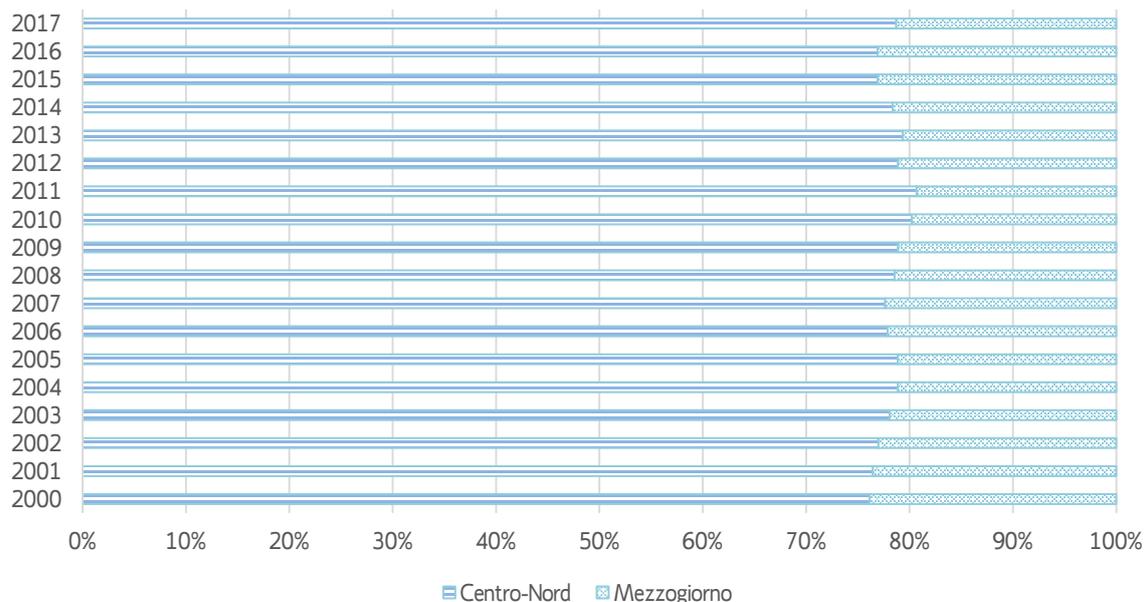
**Figura 2.1 VALORE AGGIUNTO, FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

La Figura 2.2 evidenzia con maggiore chiarezza il contributo del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno d'Italia alla generazione di valore aggiunto.

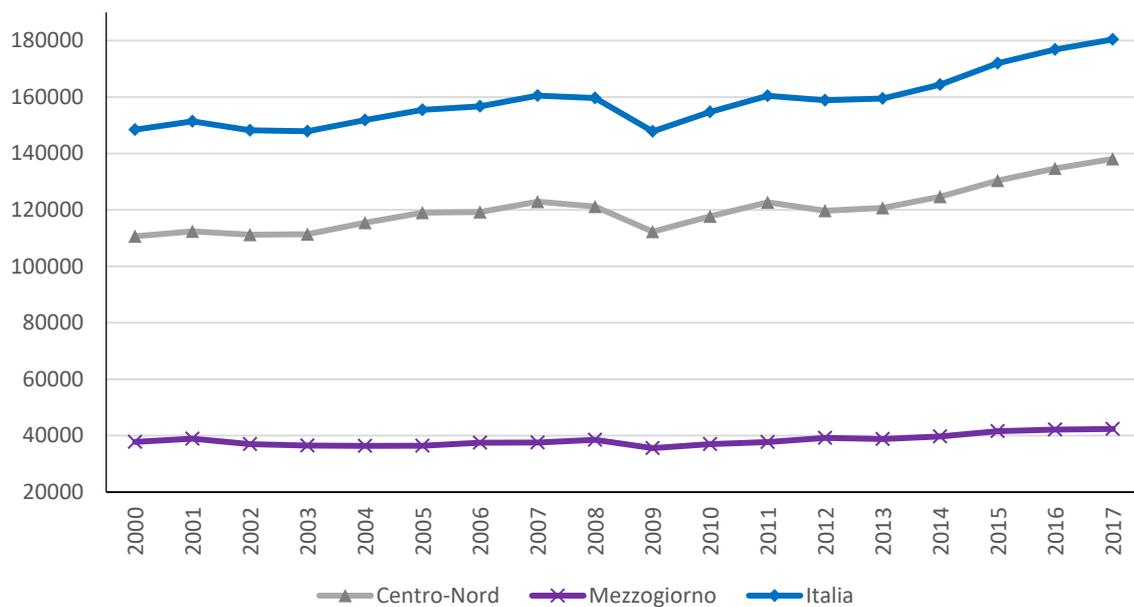
**Figura 2.2 VALORE AGGIUNTO, FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Dall'analisi della Figura 2.3 è possibile avere un'idea del trend del valore aggiunto generato dal "Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli". Anche in questo caso vi è un netto divario tra il Mezzogiorno e il Centro-Nord del Paese, e ancora una volta risulta quest'ultimo ad incidere sull'andamento del trend nazionale, sostanzialmente in crescita ad eccezione dell'anno 2009 nel quale si è verificata una lieve flessione.

**Figura 2.3 VALORE AGGIUNTO, COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. MILIONI DI € A PREZZI 2015**



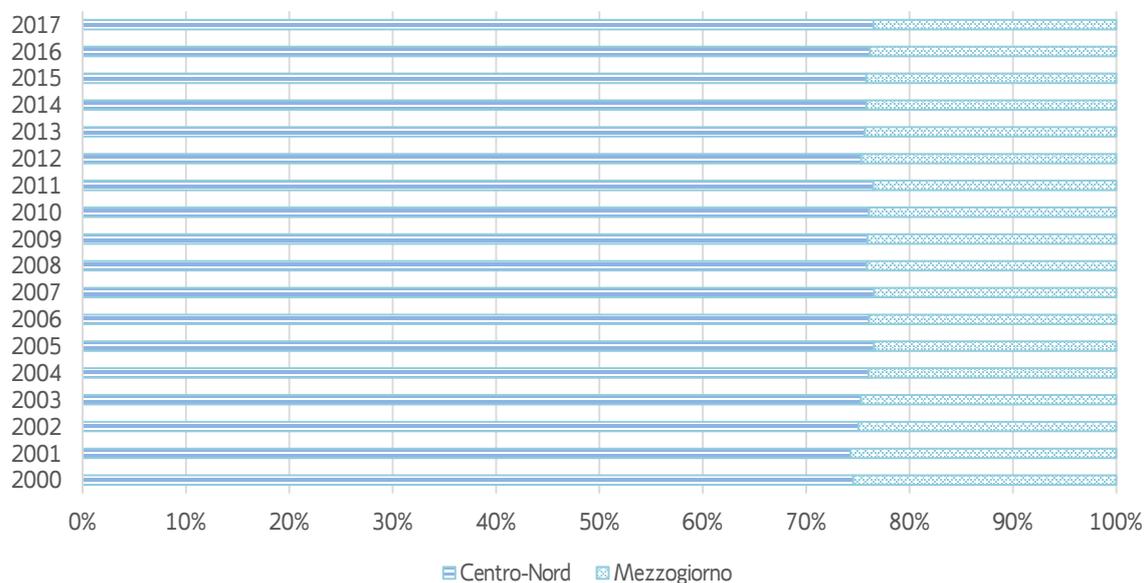
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

La Figura 2.4 mette in evidenza il diverso contributo alla formazione del valore aggiunto delle due macroaree territoriali con la prevalenza del Centro-Nord.

In particolare, a livello regionale spicca la Lombardia con un valore pari a 43.598 milioni di € per il 2017, seguita dal Lazio con 17.810,4 e dal Veneto con 17.667,5 milioni di € per lo stesso anno. Nel Mezzogiorno d'Italia il valore più alto è riferito alla Campania con 12.781,4 milioni di € per il 2017.

## Capitolo 2

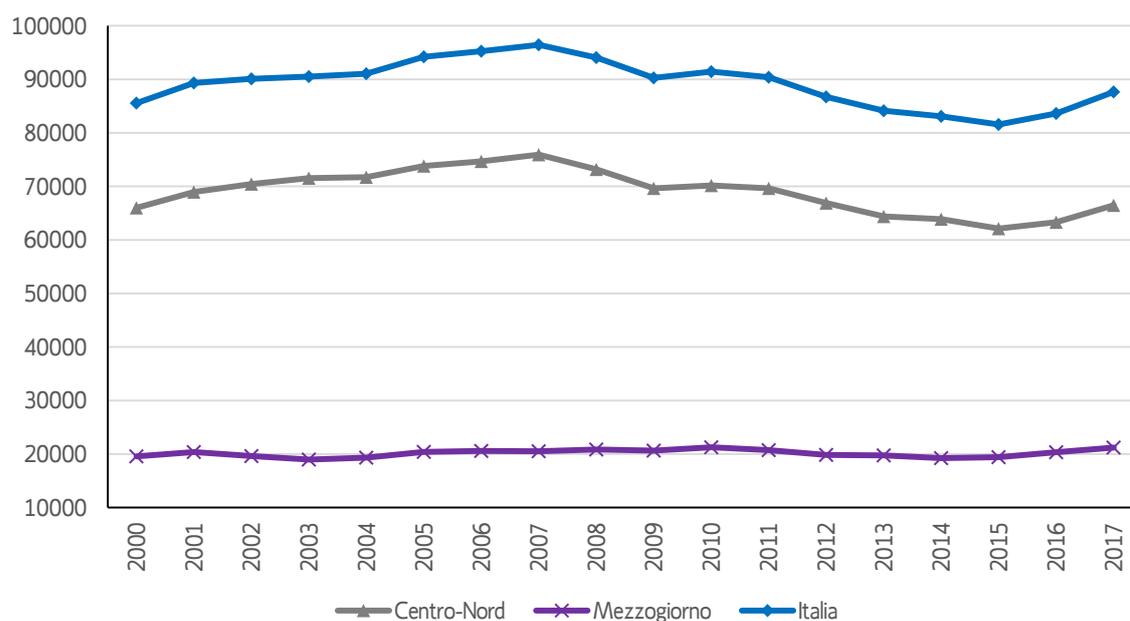
**Figura 2.4 VALORE AGGIUNTO, COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

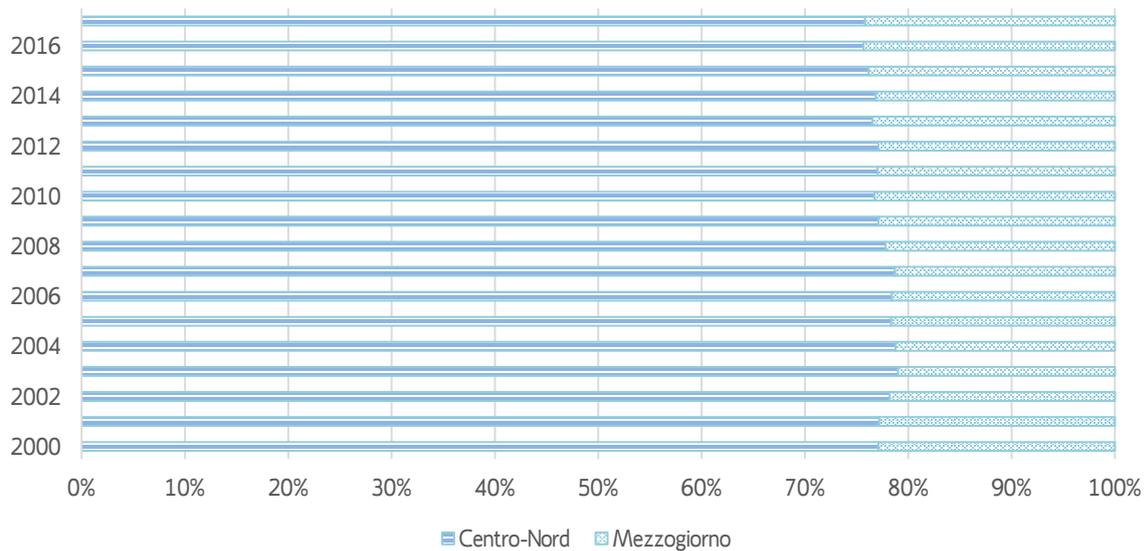
Infine, La Figura 2.5 mette in evidenza l'andamento del valore aggiunto generato dalla branca "Trasporti e magazzinaggio". Anche in questo caso l'andamento è allineato con quanto registrato nelle altre due branche precedentemente illustrate. Vi è sempre una prevalenza del Centro-Nord e questo emerge anche dalla successiva Figura 2.5. A livello regionale, nel 2017, le regioni che contribuiscono maggiormente sono la Lombardia con 17.287,1 milioni di € e il Lazio con 11.222,7 milioni di €.

**Figura 2.5 VALORE AGGIUNTO, TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

**Figura 2.6 VALORE AGGIUNTO, TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

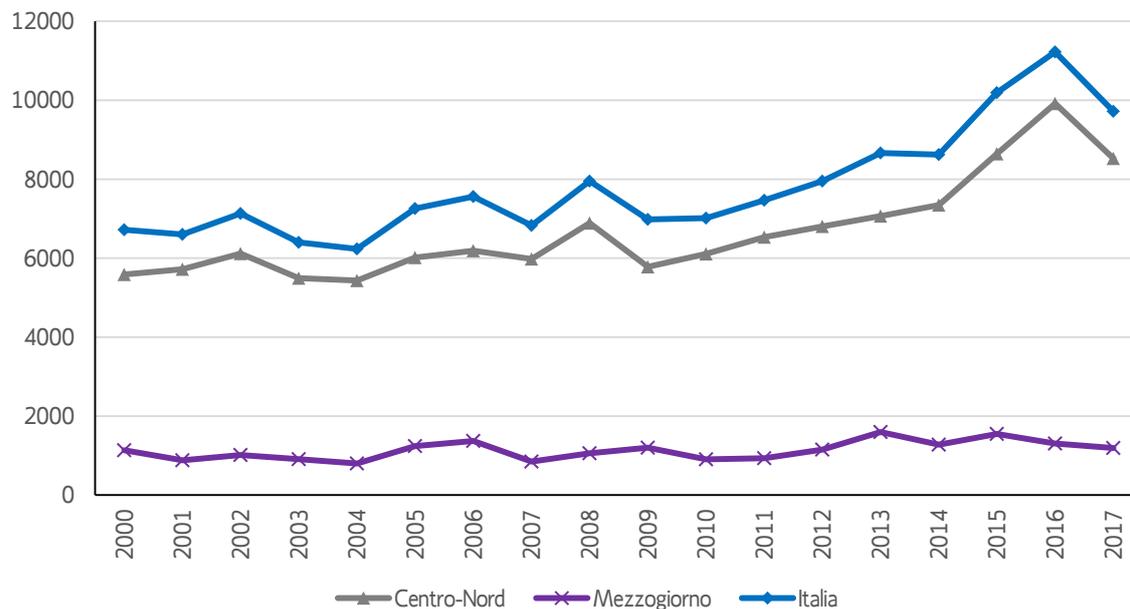
#### 2.4.2 Investimenti per branca di attività. Milioni di € a prezzi 2015

Di seguito vengono presentati i dati degli investimenti. Come è possibile vedere, le aree e le regioni che investono di più sono le stesse che generano un più alto valore aggiunto. La Figura 2.7, che sarà analizzata successivamente, evidenzia la correlazione positiva di questi due fenomeni. Infatti, quest'ultima è stata verificata anche mediante il calcolo dell'elasticità del valore aggiunto di settore rispetto alle variazioni degli investimenti complessivi. Tale dato è interessante perché mostra una sensibilità della variabile di reddito al variare unitario degli investimenti che corrisponde a 0,13 e la significatività economica di questa informazione è rilevante ai fini dell'allocazione delle risorse e della conseguente generazione di effetti di crescita.

Nel dettaglio, dall'analisi della Figura 2.7 emerge che la branca "Fabbricazione di mezzi di trasporto" mostra una leggera ciclicità negli anni 2000-2009 per il Centro-Nord e per il Paese, seguita da un trend di crescita fino al 2016. I dati riferiti al Mezzogiorno presentano, invece, una sostanziale stabilità lungo tutto l'arco temporale.

## Capitolo 2

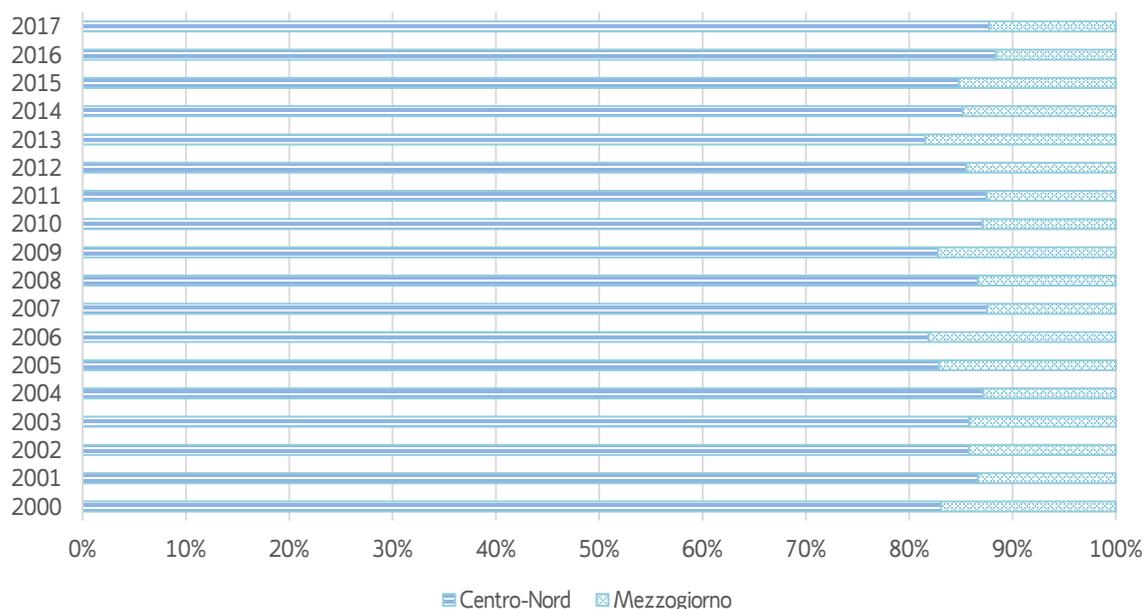
**Figura 2.7 INVESTIMENTI, FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Inoltre, come nel caso del valore aggiunto, e così come illustrato anche dalla Figura 2.8, sono prevalenti gli investimenti realizzati nel Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno. Dall'analisi dei dati regionali, emerge un valore di spicco del Piemonte pari a 3.456 milioni di € nel 2017, seguito dall'Emilia-Romagna con 2.281,6 milioni di € e la Lombardia con 1013,1 milioni di € per lo stesso anno.

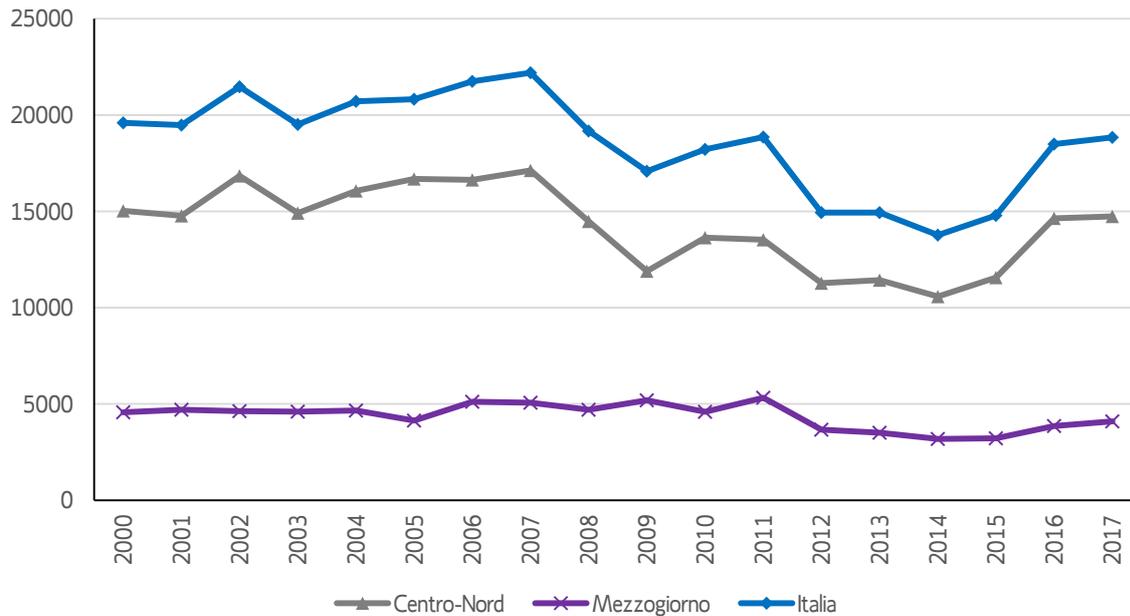
**Figura 2.8 INVESTIMENTI, FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

La Figura 2.9 evidenzia l'andamento degli investimenti nella branca "Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli". In questo caso, è evidente l'effetto negativo della crisi economica che ha pesantemente intaccato il livello degli investimenti in particolar modo nel Centro-Nord, area del Paese che maggiormente contribuisce in tal senso.

**Figura 2.9 INVESTIMENTI, COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

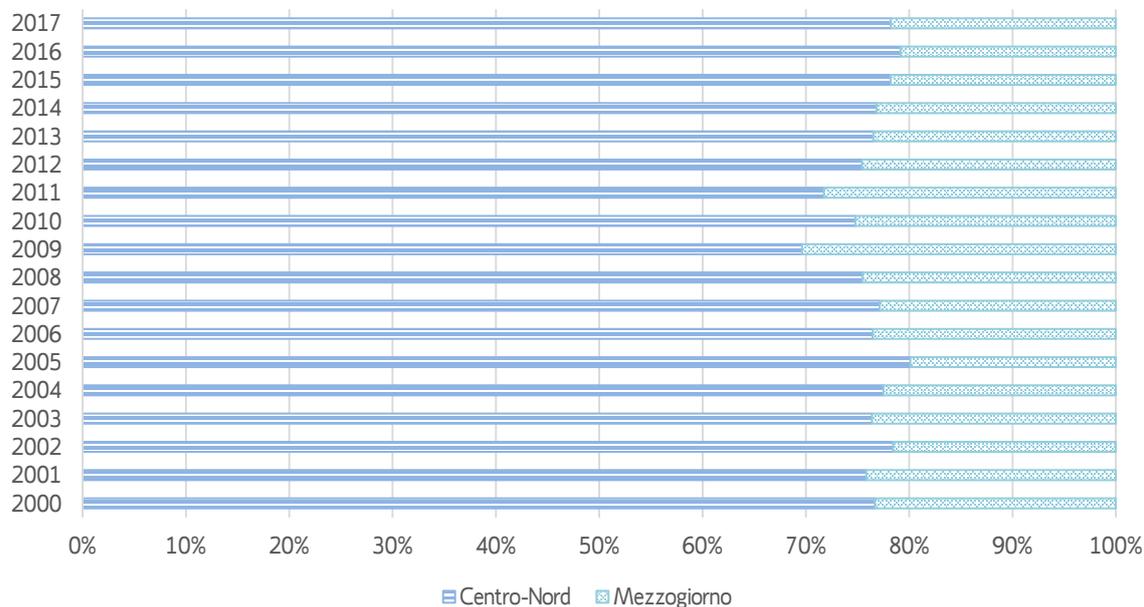


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

La Figura 2.10 mette in luce la diversa ripartizione degli investimenti tra macroaree territoriali, con la consueta disparità in favore del Centro-Nord. A livello regionale, nel 2017, la Lombardia primeggia con 4.841,5 milioni di € di investimenti, seguita dal Veneto con 2.245,6 milioni di € e l'Emilia-Romagna con € 1.843,3 milioni di €. Nel Mezzogiorno interessante è il dato della Puglia con 1.013,7 milioni di € per lo stesso anno.

## Capitolo 2

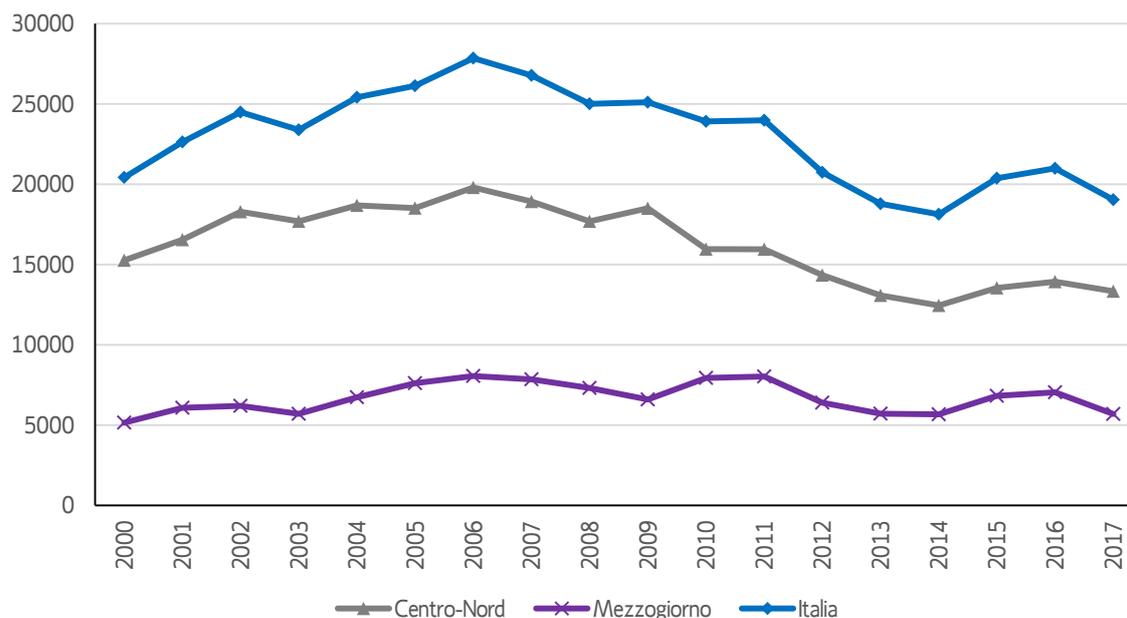
**Figura 2.10 INVESTIMENTI, COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

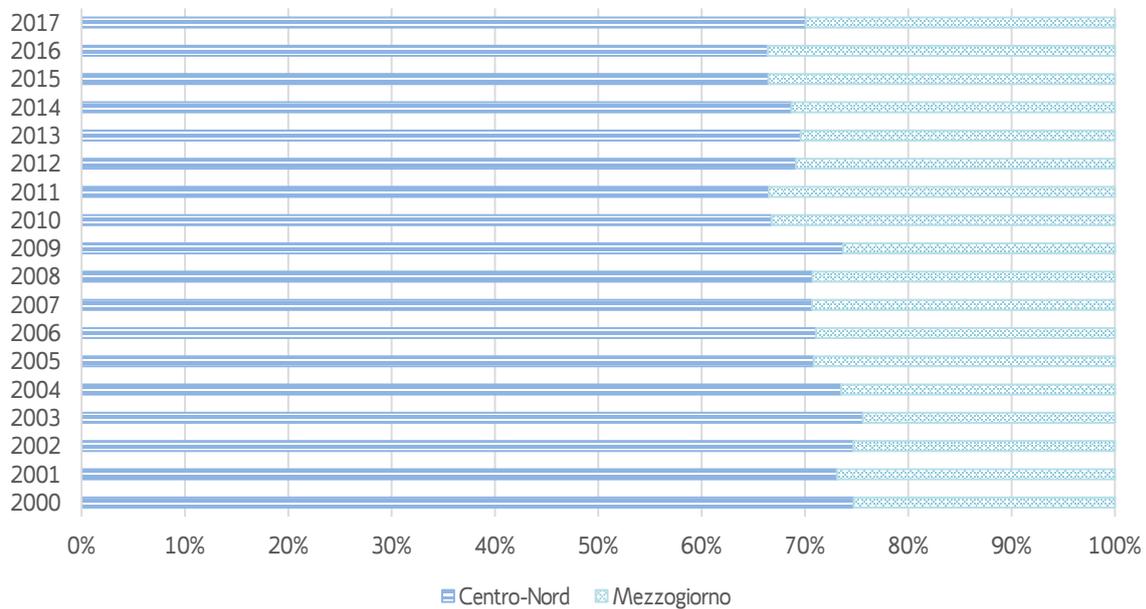
La stessa analisi può essere replicata per la branca "Trasporti e magazzinaggio" così come evidenziano i Grafici 6 e 6.1. Per quel che concerne i dati regionali, per tale branca primeggiano la Lombardia con 3.278,1 milioni di €, il Lazio con 2.267,8 milioni di €, la Liguria con 1.584 milioni di € e la Campania con 1.535,8 milioni di €.

**Figura 2.11 INVESTIMENTI, TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

**Figura 2.12 INVESTIMENTI, TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA**



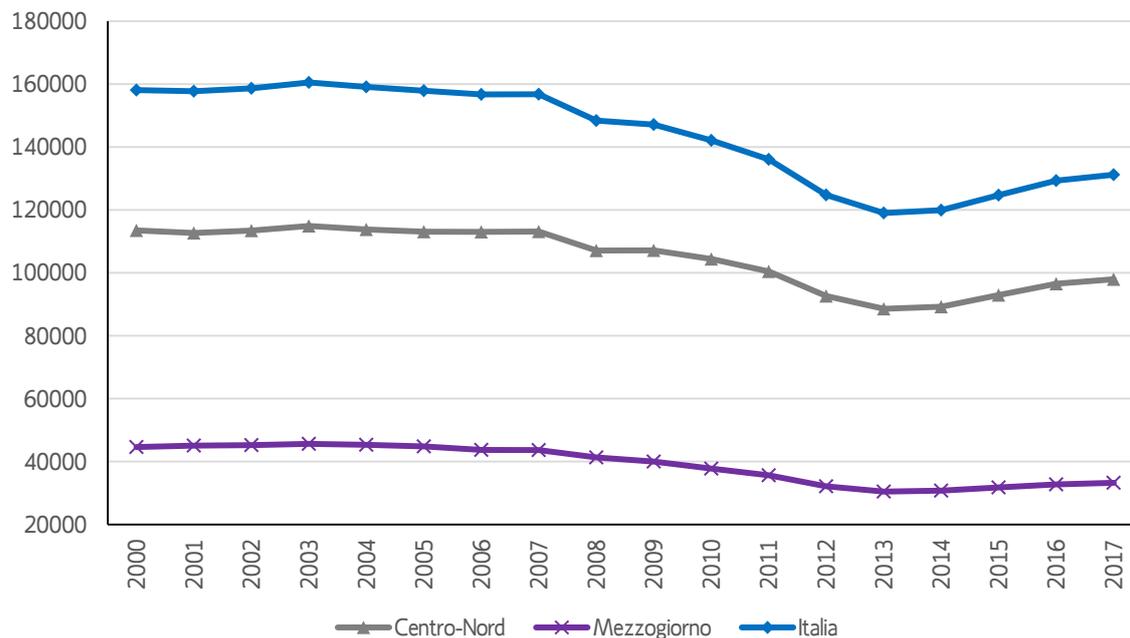
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

### 2.4.3 Spesa per consumi. Milioni di € a prezzi 2015

La spesa riferita al consumo dei servizi di trasporto, come emerge dalla Figura 2.13, mostra una sostanziale stabilità nel periodo 2000-2007, seguita da una flessione negli anni successivi, fino al 2013, per gli ampi effetti della crisi economica del 2009 che ha intaccato anche questa componente macroeconomica. La Figura 2.14, inoltre, permette di cogliere la maggiore incidenza del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno anche per il livello di spesa per consumi. I dati regionali di spesa mostrano valori più elevati per quelle regioni caratterizzate dalla presenza di realtà urbane di medio-grande dimensione, generatrici anche di livelli di traffico più elevati. Infatti, nel 2017 la Lombardia si mostra nuovamente come la prima regione del Centro-Nord a concentrare maggiori volumi di spesa con 25.785,8 milioni di €, seguita dall'Emilia-Romagna con 12.336,4 milioni di €, il Lazio con 12.252,2 milioni di € e il Veneto con 12.243,8. Per il Sud Italia emergono la Campania con 8.483,7 milioni di €, la Sicilia con 7.957,6 milioni di € e la Puglia con 6.022,5 milioni di €.

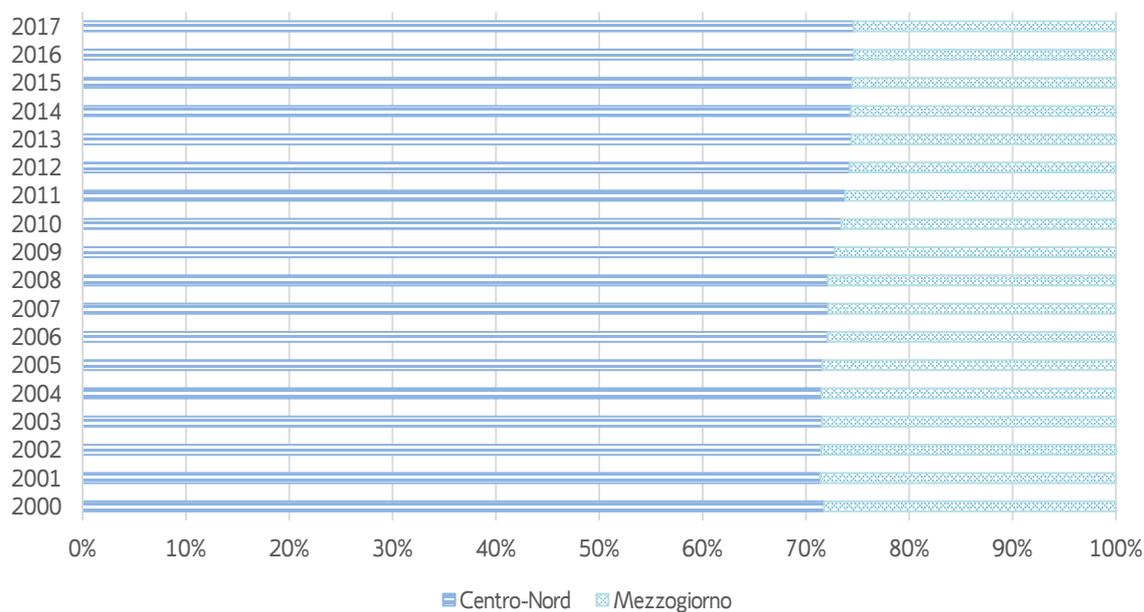
## Capitolo 2

**Figura 2.13 SPESA PER CONSUMI, TRASPORTI. MILIONI DI € A PREZZI 2015**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

**Figura 2.14 SPESA PER CONSUMI, TRASPORTI. MILIONI DI € A PREZZI 2015. INCIDENZA PER MACROAREA.**

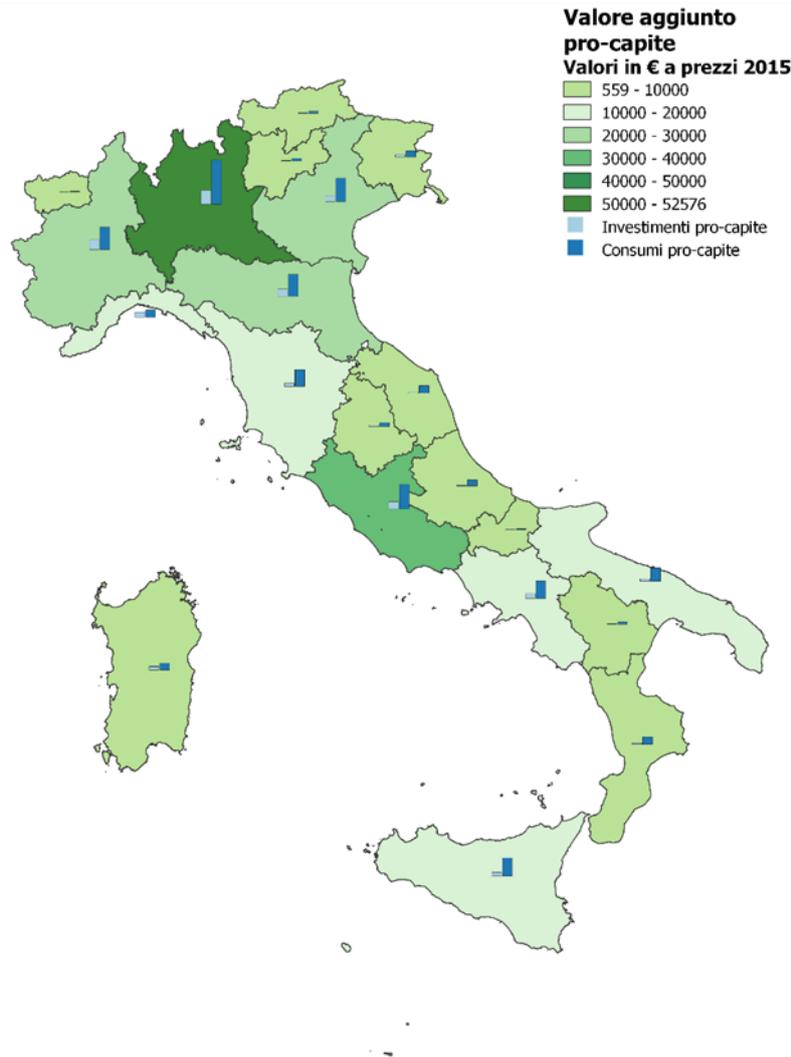


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Per concludere, è possibile analizzare la cartografia riportata nella Figura 2.15, riferita al 2017, che incrocia le informazioni riferite al valore aggiunto, agli investimenti e ai consumi per le branche di attività riferibili alla viabilità.

Emerge con chiarezza la predominanza della Lombardia in termini di contribuzione di valore aggiunto, nonché di consumi pro capite e investimenti pro capite. Di particolare rilievo sono anche le regioni del Lazio, del Piemonte e dell'Emilia-Romagna, mentre per il Sud Italia i dati più significati sono registrati dalla Puglia, la Campania e la Sicilia.

**Figura 2.15 VALORE AGGIUNTO, INVESTIMENTI E CONSUMI PER LE BRANCHE DI ATTIVITÀ RELATIVE ALLA VIABILITÀ. VALORI PRO CAPITE IN € A PREZZI 2015. ANNO 2017.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

#### 2.4.4 Lunghezza delle strade

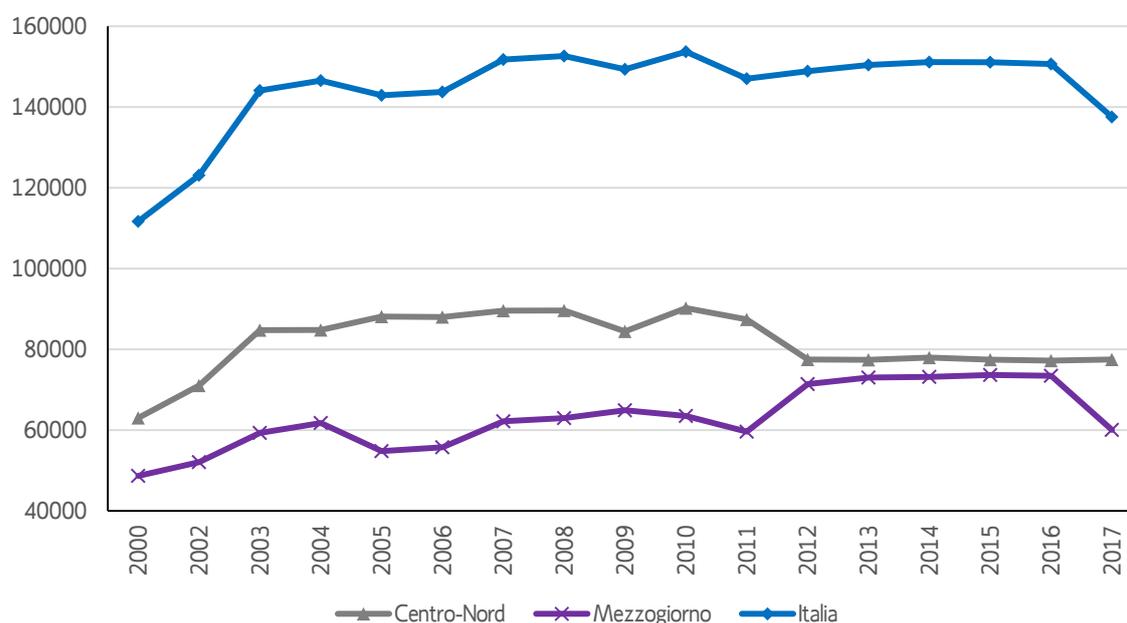
L'analisi della componente infrastrutturale della viabilità viene presentata mediante i dati, espressi in km, riferiti alle varie tipologie di strade. Le serie storiche purtroppo non presentano sempre una continuità temporale. Tuttavia, è possibile farsi un'idea della dotazione di infrastrutture viarie nonostante tutto (cfr. Figura 2.16).

## Capitolo 2

La componente stradale provinciale e regionale non presenta consistenti variazioni lungo l'arco temporale 2000-2017, e il divario tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno si assottiglia nel periodo 2012-2016 a seguito di un incremento nel numero dei km delle strade del Mezzogiorno e una contrazione della lunghezza delle strade del Centro-Nord dovuta a modifiche di percorsi e interventi sulle stesse infrastrutture.

Con riferimento ai dati regionali, nel 2017 il numero più alto di km è presente in Sicilia con 14.108 km, seguito dal valore del Piemonte con 12.642 km, dell'Emilia-Romagna con 10.934 km e della Lombardia con 10.398 km. La Valle d'Aosta è la regione col minor numeri di km, pari a 496, valore atteso considerata la superficie e la popolazione servita.

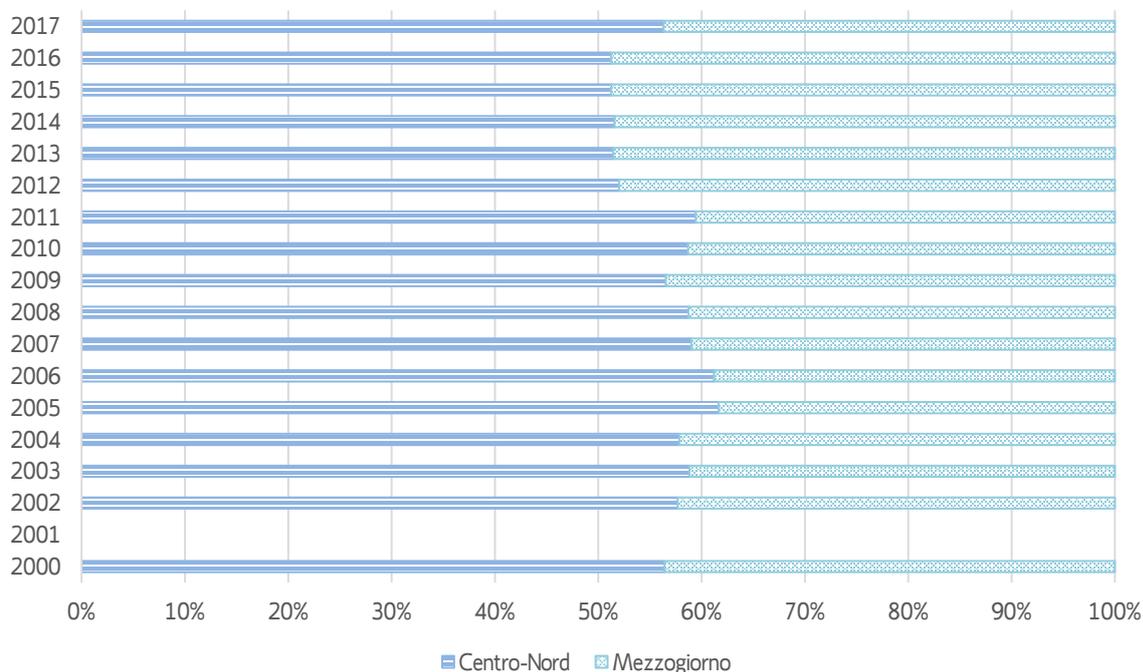
**Figura 2.16 LUNGHEZZA DELLE STRADE PROVINCIALI E REGIONALI, KM.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale per macroaree, La Figura 2.17 mette in evidenza quanto detto in precedenza relativamente alla distribuzione della dotazione di strade in km, che vede fino al 2011 una maggiore concentrazione di km stradali nel Centro-Nord, mentre a seguire la distanza tra le due macroaree si assottiglia a seguito di nuovi investimenti nel Sud del Paese.

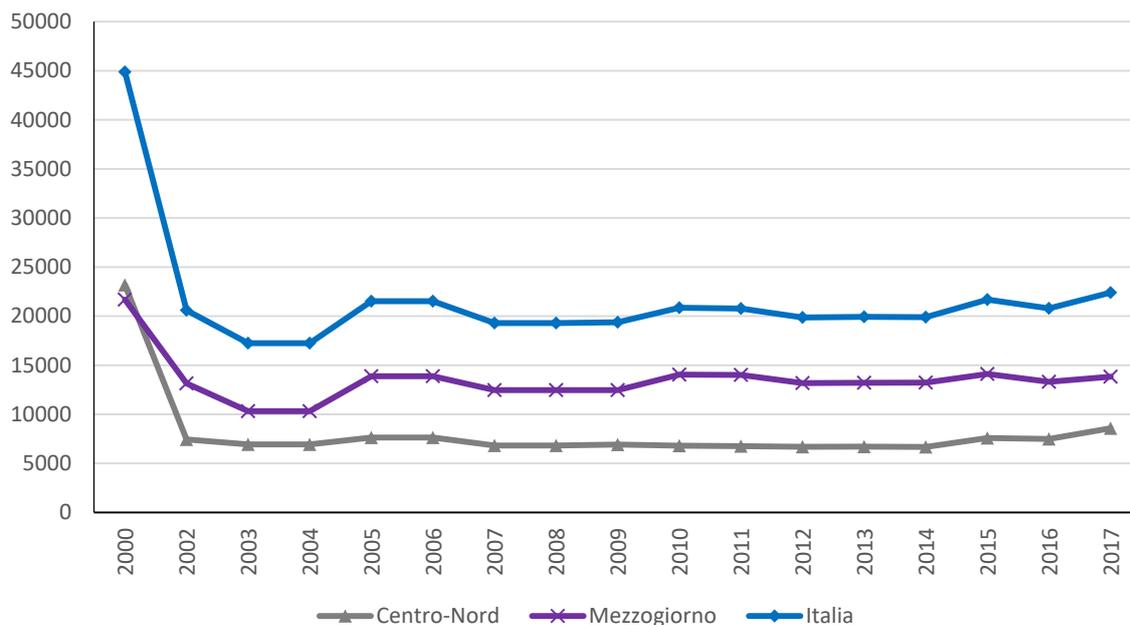
Figura 2.17 LUNGHEZZA DELLE STRADE PROVINCIALI E REGIONALI, KM. INCIDENZA PER MACROAREE



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Con riferimento ai dati delle ex strade statali, ovvero sia le strade di interesse nazionale, La Figura 2.18 evidenzia un andamento tendenziale simile per le macroaree territoriali con una sostanziale stabilità nel periodo 2002-2017, anche se si deve rilevare una consistente riduzione del valore dei km rispetto all'anno 2000 presumibilmente dovuto alla ridefinizione normativa di tale tipologia stradale.

Figura 2.18 LUNGHEZZA DELLE ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE (EX STRADE STATALI), KM

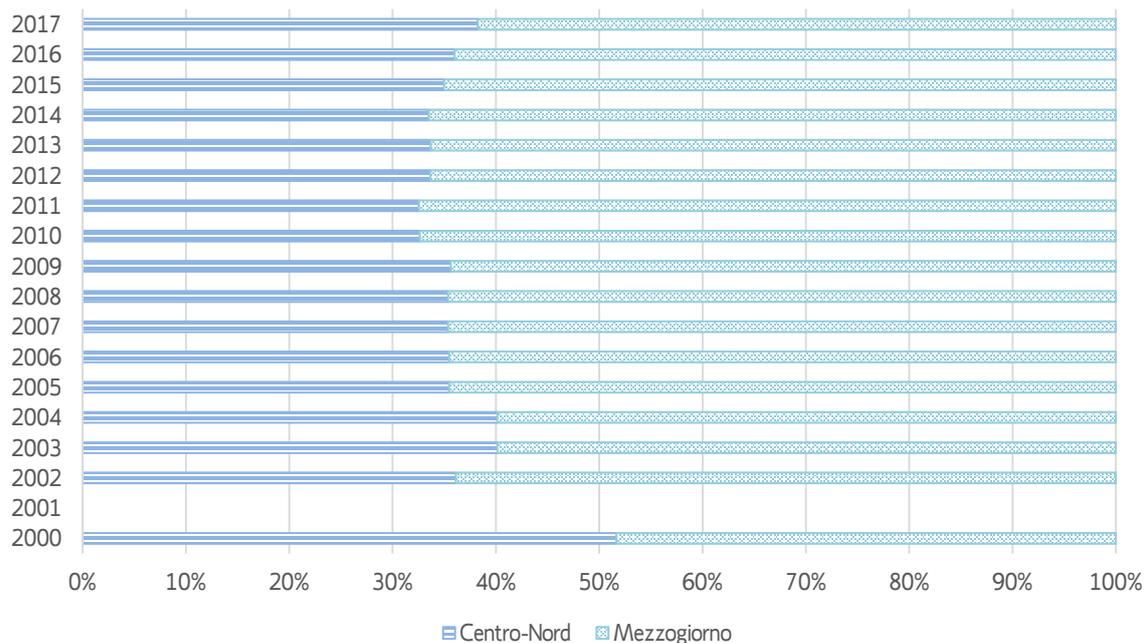


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

## Capitolo 2

Nella sostanza, si evidenzia una prevalenza di km di ex strade statali nel Mezzogiorno rispetto al Centro-Nord (cfr. Figura 2.19). In particolare, i dati regionali al 2017, con l'esclusione del Trentino-Alto Adige, mettono in evidenza un elevato numero di km in Sicilia con 3.526 km, seguita da Sardegna con 2.953 km, Puglia con 1.489 km, Toscana con 1.453 km e Abruzzo con 1.444 km.

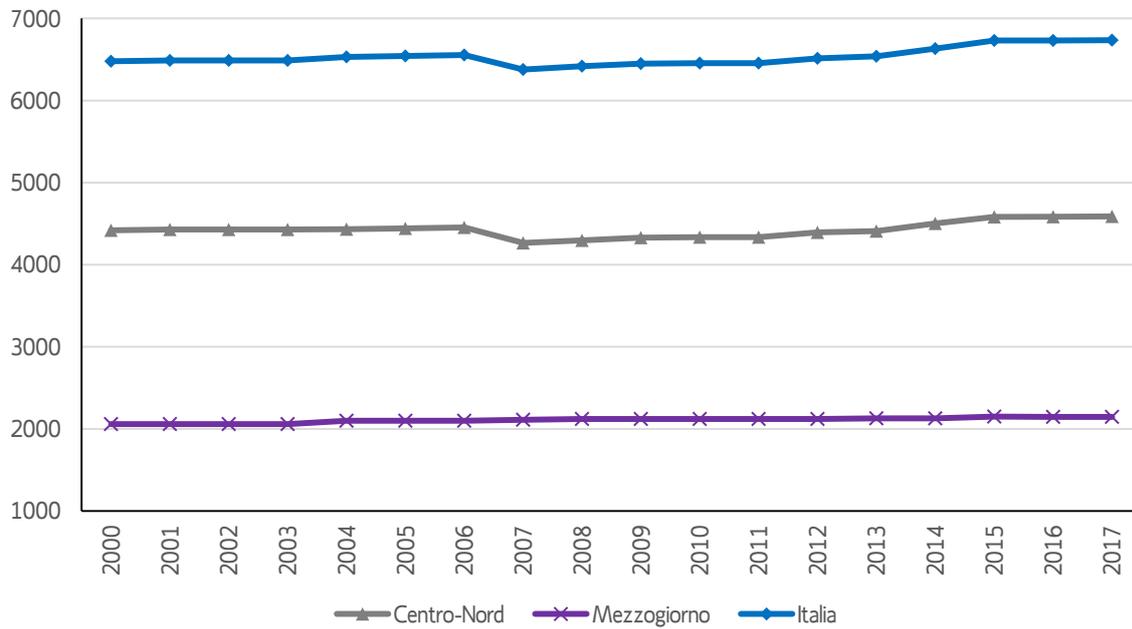
**Figura 2.19 LUNGHEZZA DELLE ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE (EX STRADE STATALI), KM. INCIDENZA PER MACROAREE.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

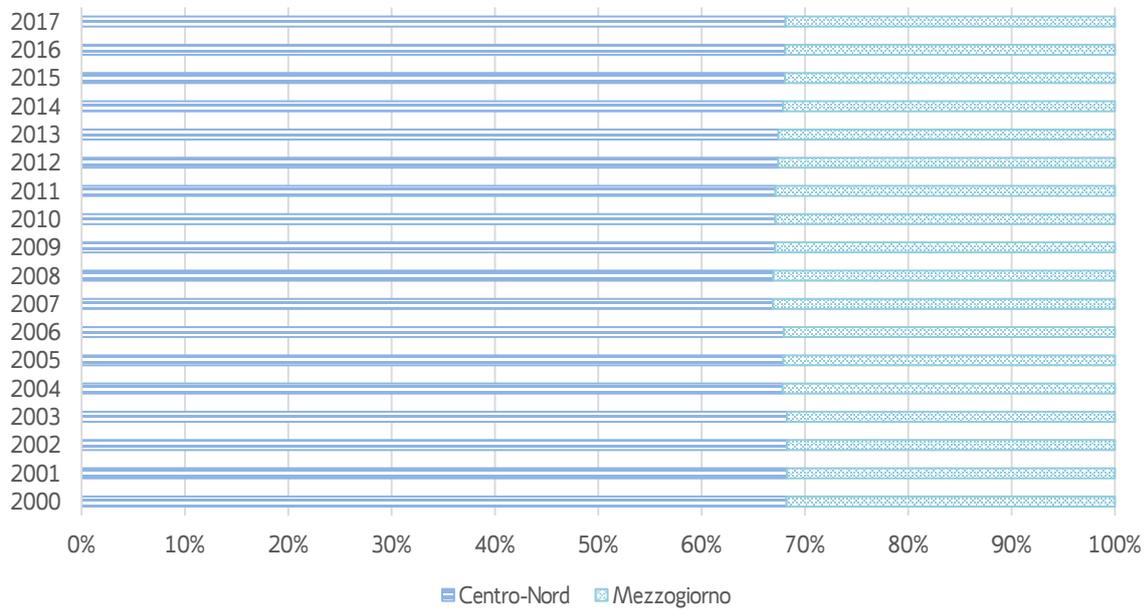
Infine, per quel che concerne le autostrade, vi è una sostanziale stabilità di valori lungo tutto l'arco temporale considerato (cfr. Figura 2.20) e vi è una sistematica prevalenza del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno, così come risulta dalla Figura 2.21. Analizzando i dati regionali, emerge che il Piemonte ha il più alto numero di km in autostrade, pari a 825 km, seguito dalla Lombardia con 703 km e la Sicilia con 681 km.

Figura 2.20 LUNGHEZZA DELLE AUTOSTRADE, KM



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Figura 2.21 LUNGHEZZA DELLE AUTOSTRADE, KM. INCIDENZA PER MACROAREE



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

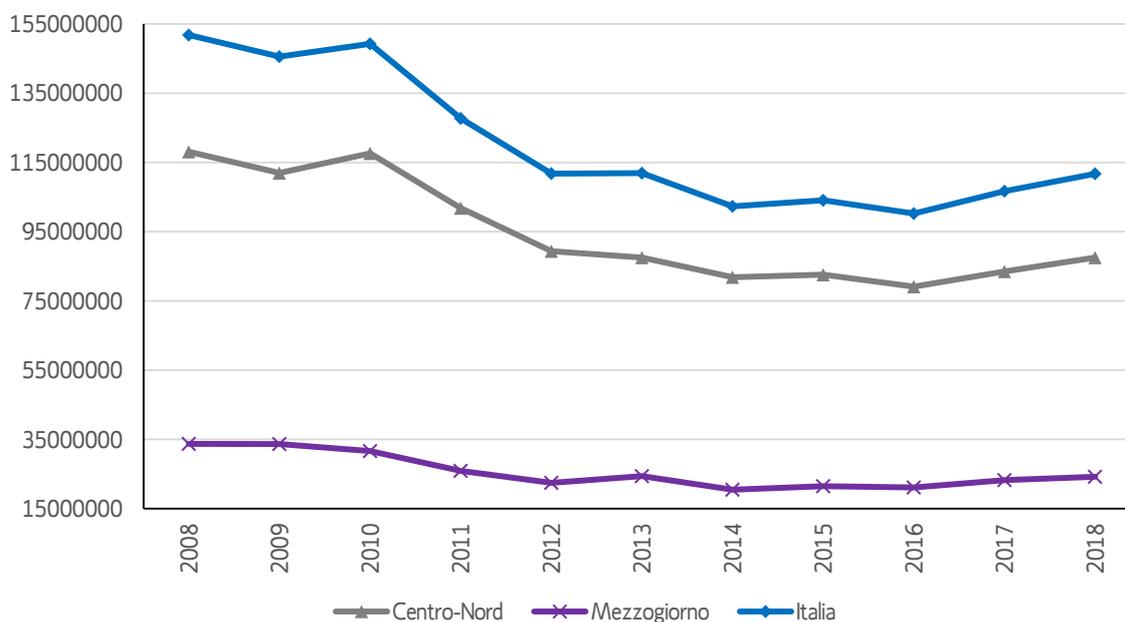
## Capitolo 2

### 2.4.5 Tutti i titoli di trasporto - trasporto merci

Di seguito si riportano i dati di traffico delle merci in tonnellate per km (t-km, di seguito), a cominciare con il trasporto interno per territorio di destinazione.

La Figura 2.22 mette in evidenza l'andamento temporale del fenomeno per gli anni 2008-2018. A partire dal 2010, a seguito della crisi economica, il numero delle t-km è crollato, in misura più consistente nel Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno, per registrare successivamente al 2016 un parziale recupero per entrambe le aree a seguito dell'intensificazione degli scambi interni.

**Figura 2.22 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE, TRASPORTO INTERNO, T-KM**

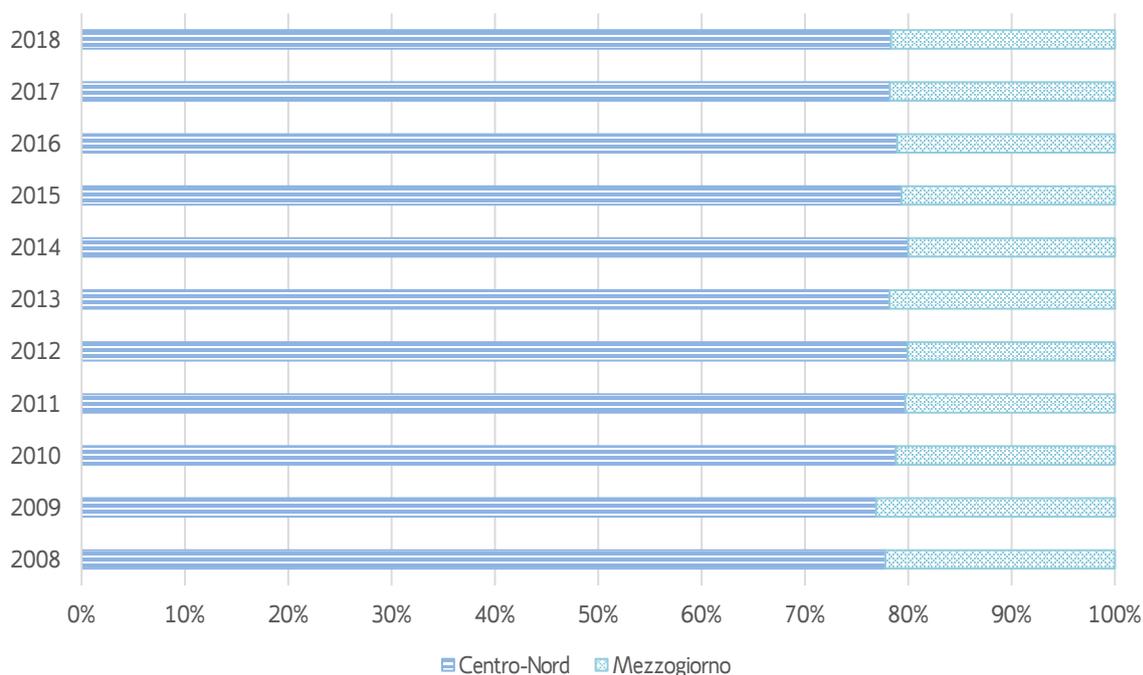


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Dalla Figura 2.23 emerge con chiarezza la netta prevalenza di t-km nel Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno.

A livello regionale, nel 2018, il principale territorio di destinazione per il trasporto interno risulta essere stata la Lombardia con 21.269.655 t-km, seguita dal Veneto con 14.119.779 t-km e dall'Emilia-Romagna con 13.528.504 t-km.

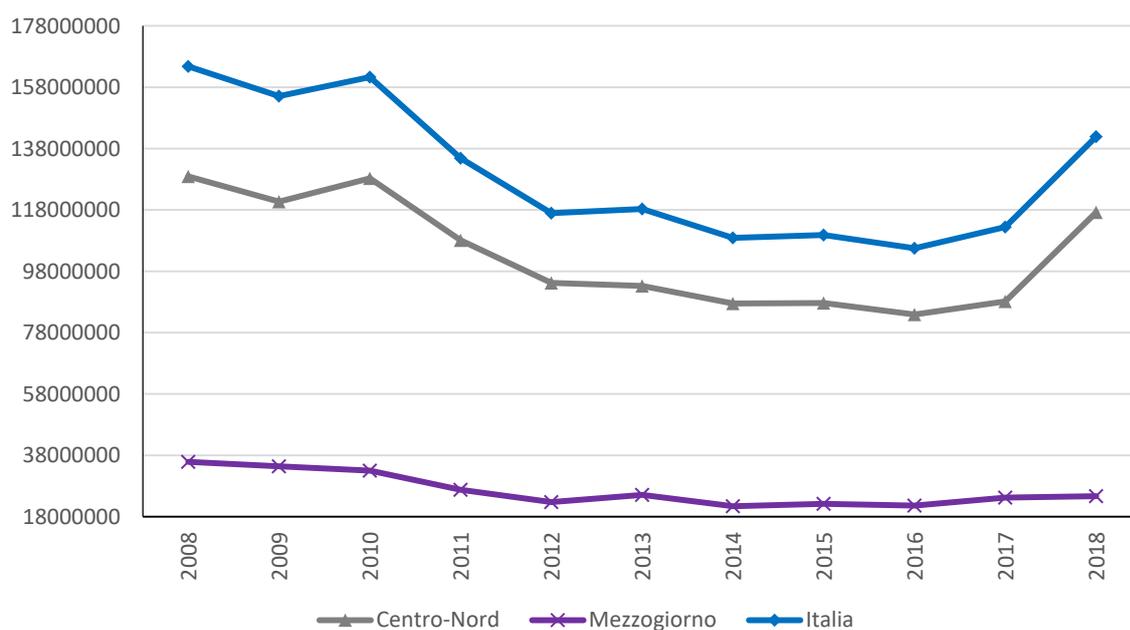
**Figura 2.23** MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE, TRASPORTO INTERNO, T-KM. INCIDENZA PER MACROAREA



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Per quel che concerne il trasporto complessivo per territorio di destinazione, La Figura 2.24 presenta un andamento simile a quello del solo trasporto interno che evidenzia anche in questo caso gli effetti della crisi economica.

**Figura 2.24** MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE, TRASPORTO COMPLESSIVO, T-KM



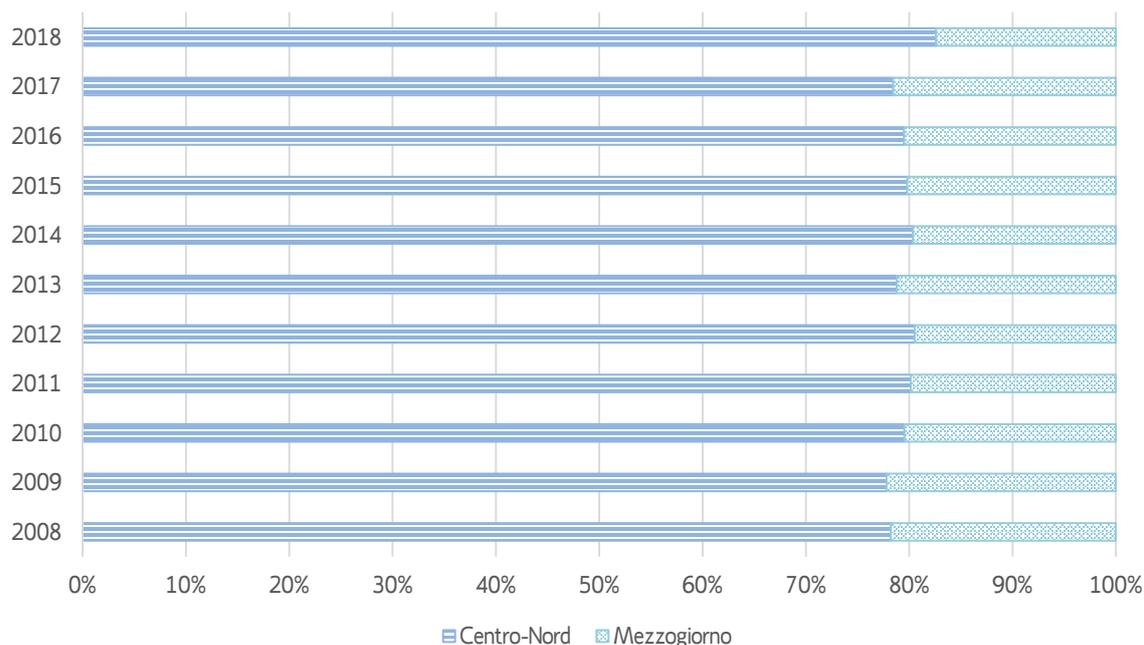
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

## Capitolo 2

La Figura 2.25 mostra come i territori del Centro-Nord siano i principali destinatari delle t-km complessivamente movimentate.

Con riferimento ai dati regionali si conferma la Lombardia essere la prima regione del Paese in tal senso con 22.427.431 t-km, seguita dal Veneto con 14.996.618 t-km e l'Emilia-Romagna con 14.337.070 t-km.

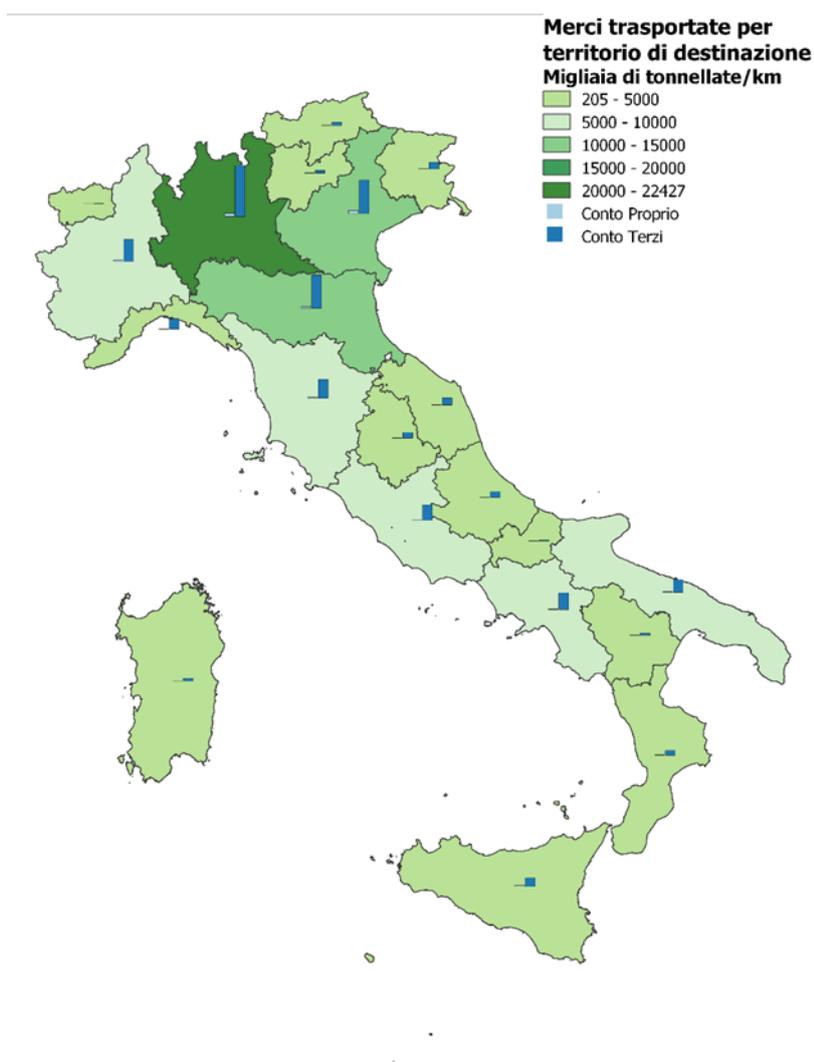
**Figura 2.25 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE, TRASPORTO COMPLESSIVO, T-KM. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Infine, la Figura 2.26 fotografa le t-km di merci trasportate per territorio di destinazione, considerando il trasporto complessivo e la sua scomposizione in conto terzi e in conto proprio per l'anno 2018. Si evidenzia graficamente e con chiarezza la supremazia della Lombardia, destinataria di merci, prevalentemente raggiunta con conto terzi. Seguono l'Emilia-Romagna e il Veneto.

Figura 2.26 **MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO COMPLESSIVO. MIGLIAIA DI TONNELLATE-KM. ANNO 2018.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

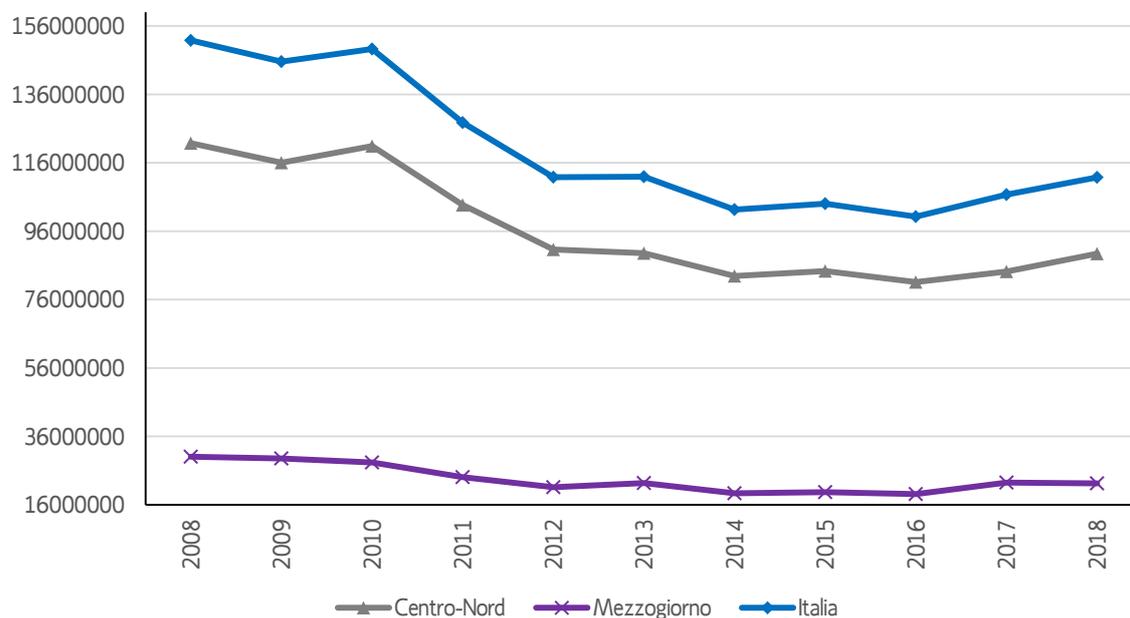
A seguire, le figure 2.27 e 2.28 mostrano l'andamento temporale del trasporto merci interno per territorio di origine. Si evidenzia come il trend sia chiaramente simile al trasporto merci analizzato per territorio di destinazione.

I dati regionali mostrano nuovamente il prevalere della Lombardia rispetto alle altre regioni del Paese con 21.296.793 t-km di merci, seguita dal Veneto con 15.416.583 t-km ed Emilia-Romagna con 15.339.286 t-km.

Infine, la Figura 2.29 riporta la cartografia delle merci trasportate complessivamente per territorio di origine nell'anno 2018 ed evidenzia la triangolazione delle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna in tal senso. Dal cartogramma, emerge anche come queste regioni facciano prevalente ricorso al trasporto per conto terzi.

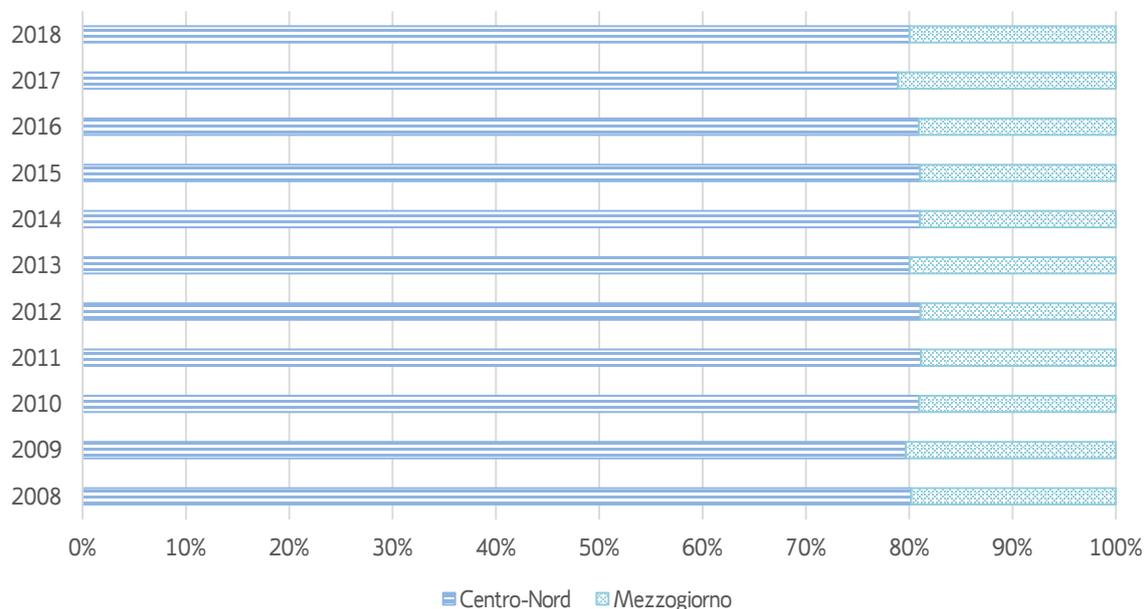
## Capitolo 2

**Figura 2.27** MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE, TRASPORTO INTERNO, T-KM



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

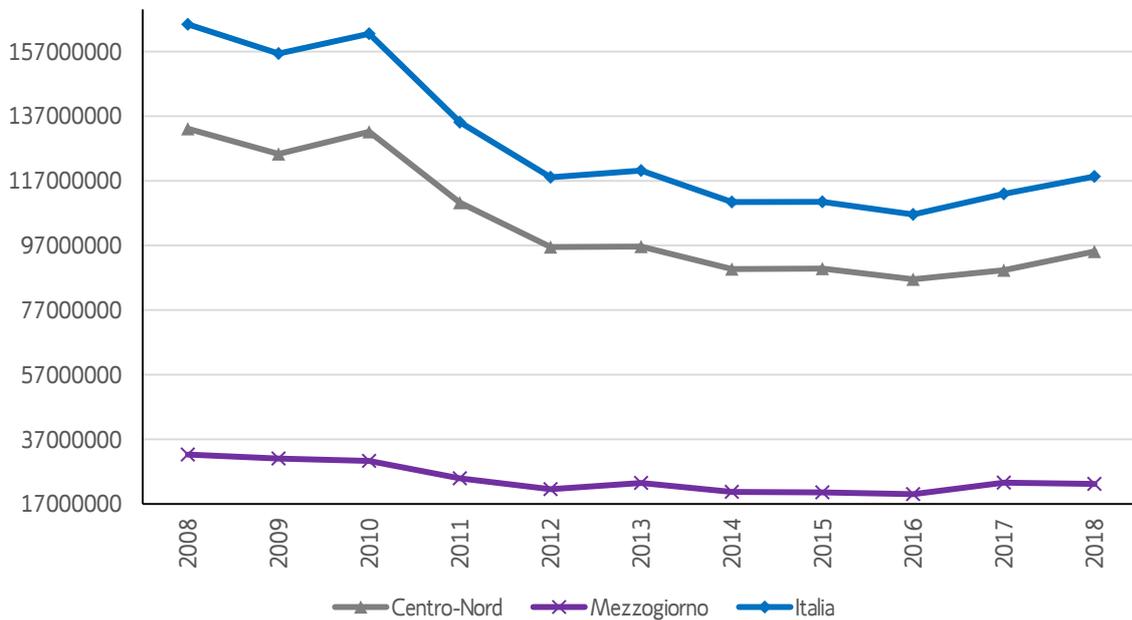
**Figura 2.28** MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE, TRASPORTO INTERNO, T-KM. INCIDENZA PER MACROAREA



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Se si considera il trasporto complessivo per territorio di origine, dalla Figura 2.29 emerge che il Centro-Nord ha registrato una forte flessione del traffico a seguito della crisi economica del 2009 e la stessa ha influenzato il dato nazionale, data la bassa incidenza del dato del Mezzogiorno.

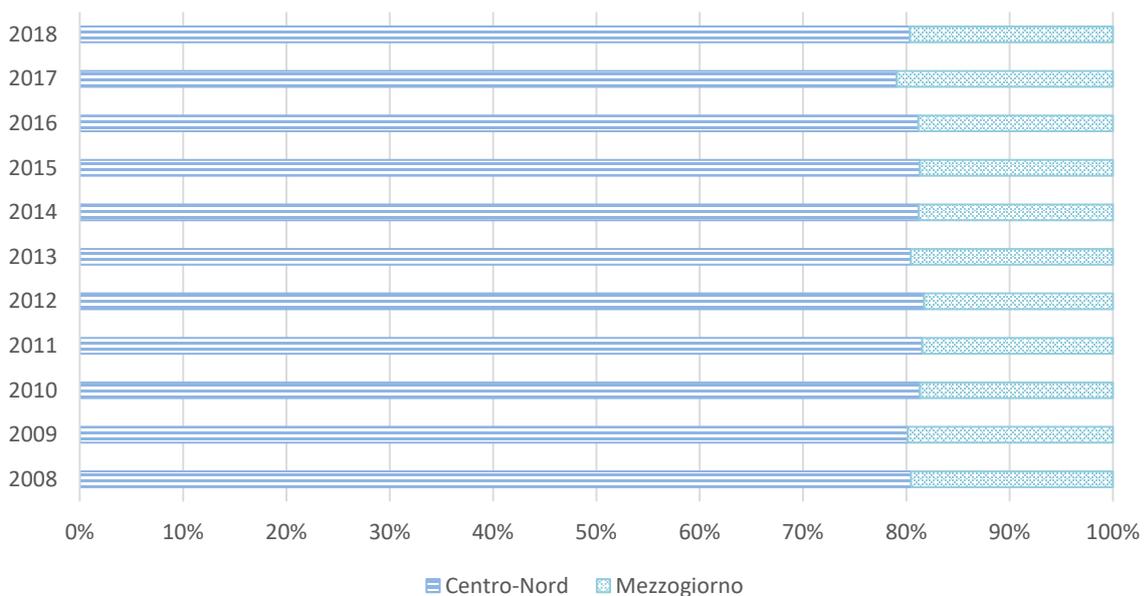
**Figura 2.29 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE, TRASPORTO COMPLESSIVO, T-KM**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

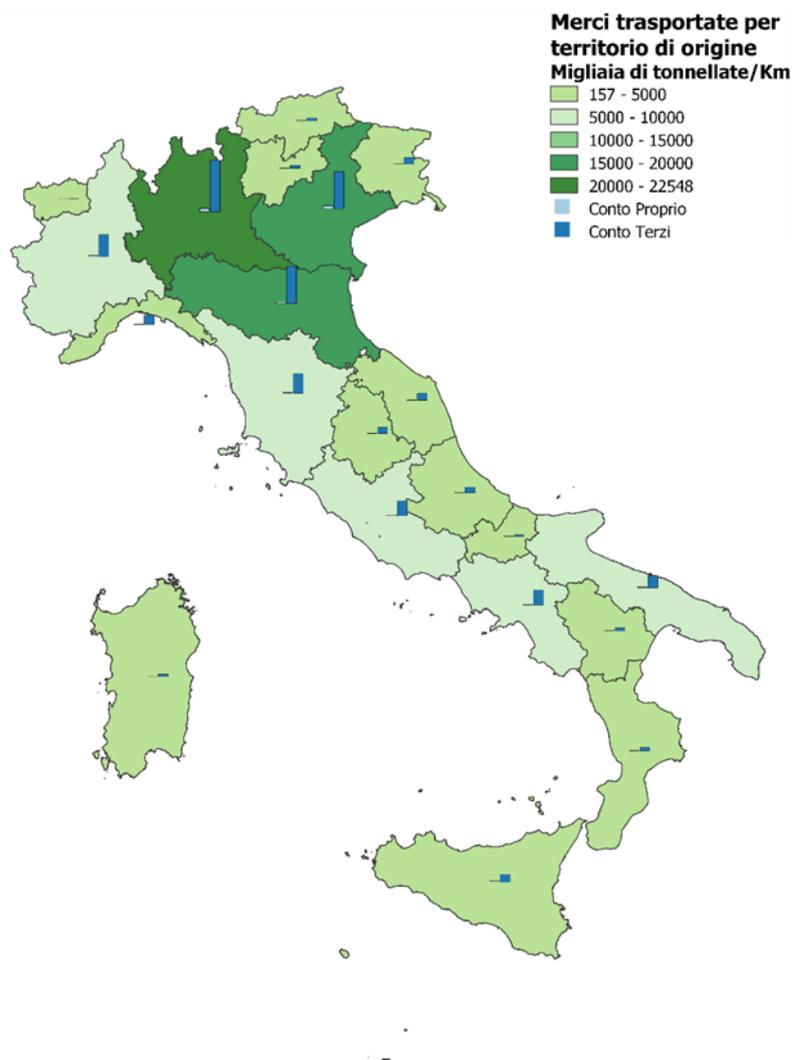
La Figura 2.30 mette in risalto il prevalere della macroarea del Centro-Nord quale territorio di origine del flusso di merci, ed ancora l'analisi dei dati regionali mostra la Lombardia primeggiare come regione di origine con 22.547.546 t-km, seguita sempre dal Veneto con 16.567.907 t-km ed Emilia-Romagna con 15.940.177 t-km.

**Figura 2.30 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE, TRASPORTO COMPLESSIVO, T-KM. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

**Figura 2.31 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO COMPLESSIVO. MIGLIAIA DI TONNELLATE- KM. ANNO 2018**

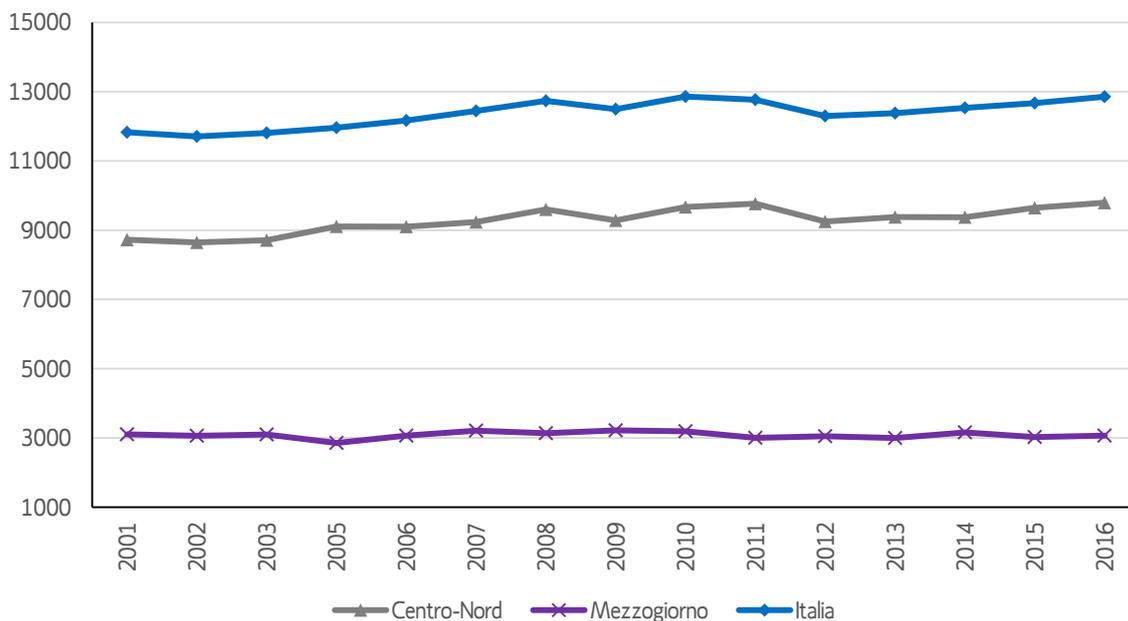


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

#### 2.4.6 Trasporto passeggeri

I dati riferiti ai passeggeri, quali utenti dei mezzi stradali, sono di fonte ISTAT e consentono di rilevare per le macroaree Centro-Nord e Mezzogiorno il numero di persone al di sopra di 14 anni che utilizzano l'autobus, il filobus e il tram. L'arco temporale è il 2001-2016. La Figura 2.32 evidenzia uno scarso ricorso a questi mezzi di trasporto da parte degli utenti localizzati nel Mezzogiorno rispetto a quanto avviene nel Centro-Nord. Questo risultato è giustificato da tassi più alti di motorizzazione in alcune aree del Mezzogiorno che condizionano le scelte del mezzo, pur rimanendo l'utenza sulla stessa modalità di trasporto.

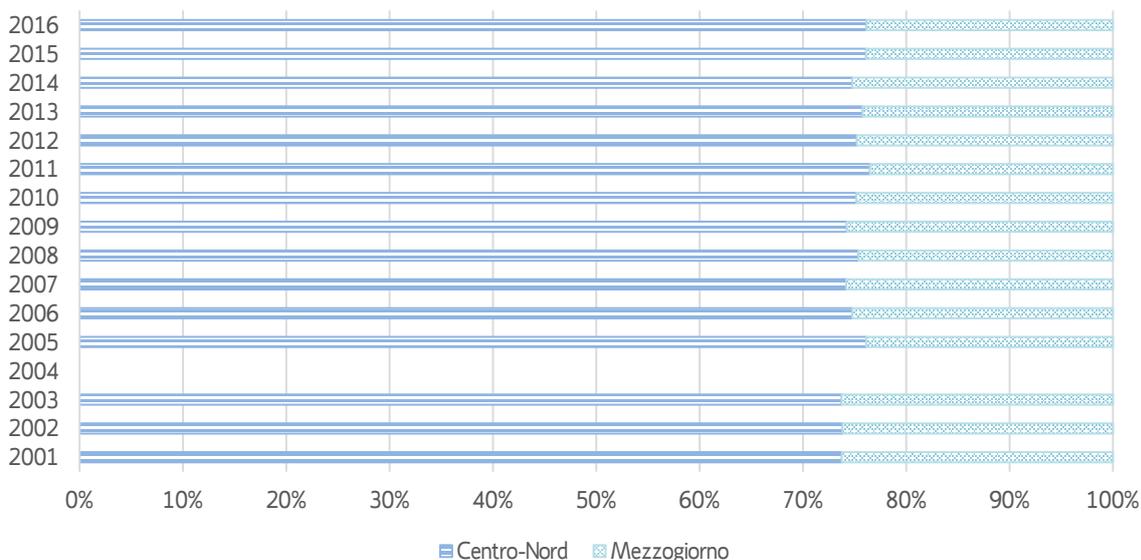
**Figura 2.32 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM. VALORI IN MIGLIAIA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

La Figura 2.33 evidenzia meglio la diversità di comportamento nell'utilizzo delle modalità collettive di trasporto da parte degli utenti del Centro-Nord rispetto a coloro che si trovano nel Mezzogiorno. I dati indicano che la popolazione al di sopra dei 14 anni del Centro-Nord rappresenta oltre il 70% dell'intera utenza rilevata lungo la serie storica riferita al fenomeno nel periodo 2001-2016.

**Figura 2.33 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM. RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER MACROAREA**



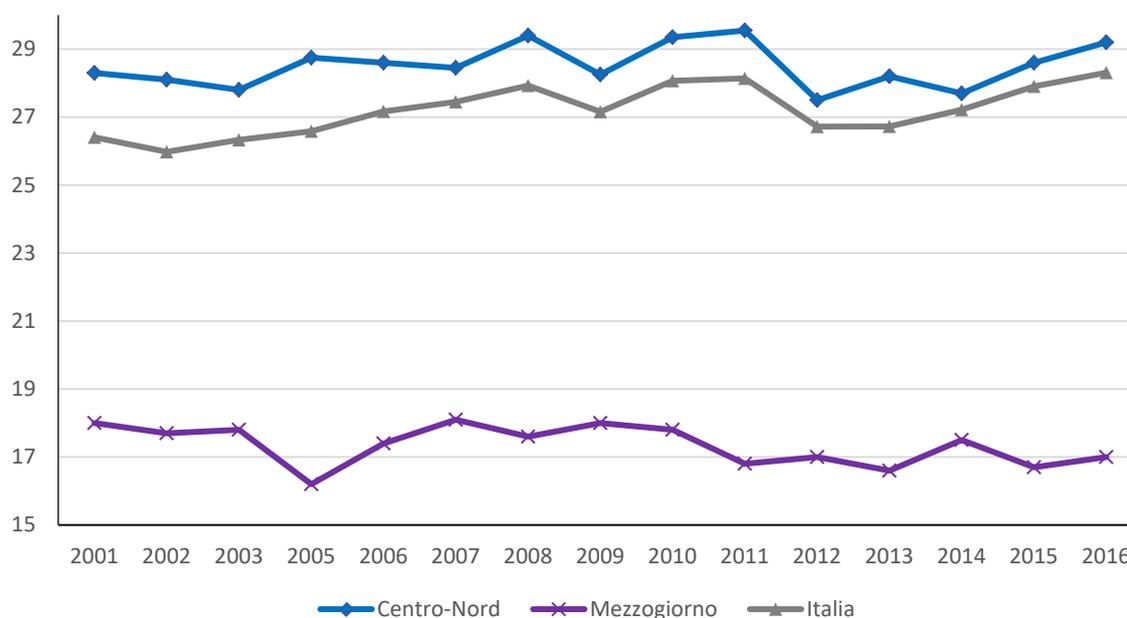
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

## Capitolo 2

Il dettaglio del dato regionale del 2016 ci permette di cogliere meglio queste peculiarità. Se, infatti, consideriamo le percentuali della popolazione di 14 anni e oltre che utilizzano l'autobus, il filobus e il tram sul totale della popolazione con le stesse caratteristiche emerge il dato schiacciante del Lazio con il 41,2% e della Liguria con il 40,1%, contro i dati più bassi registrati in Calabria con l'11,1% e la Basilicata con il 12,2%. Le diversità sono attribuibili alla presenza di poli di attrazione molto forti nel Lazio e in Liguria, quali sono Roma e Genova, e dall'elevato tasso di motorizzazione privato della Calabria e dalla scarsità di servizi collettivi in Basilicata.

La Figura 2.34 mostra ancora una volta lo scostamento esistente tra le macroaree territoriali lungo tutto l'arco temporale e i dati evidenziano un andamento tendenziale sostanzialmente stabile del fenomeno in considerazione.

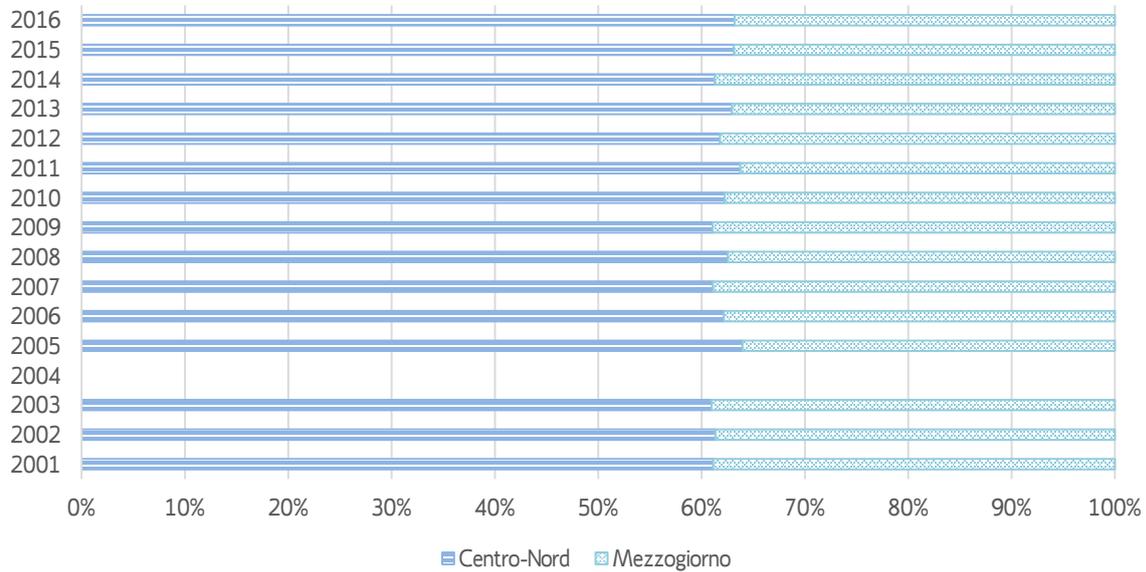
**Figura 2.34 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM. TASSI PER 100 PERSONE CON LE STESSA CARATTERISTICHE**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Infine, se consideriamo la diversa incidenza di composizione con riferimento al genere, La Figura 2.35 evidenzia una prevalenza della componente femminile con percentuali che vanno oltre il 50% in tutti gli anni di rilevazione.

**Figura 2.35 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM SECONDO IL SESSO. TASSI PER 100 PERSONE CON LE STESSO CARATTERISTICHE. TOTALE ITALIA. INCIDENZA PER MACROAREA**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

### 2.4.7 Incidenti stradali

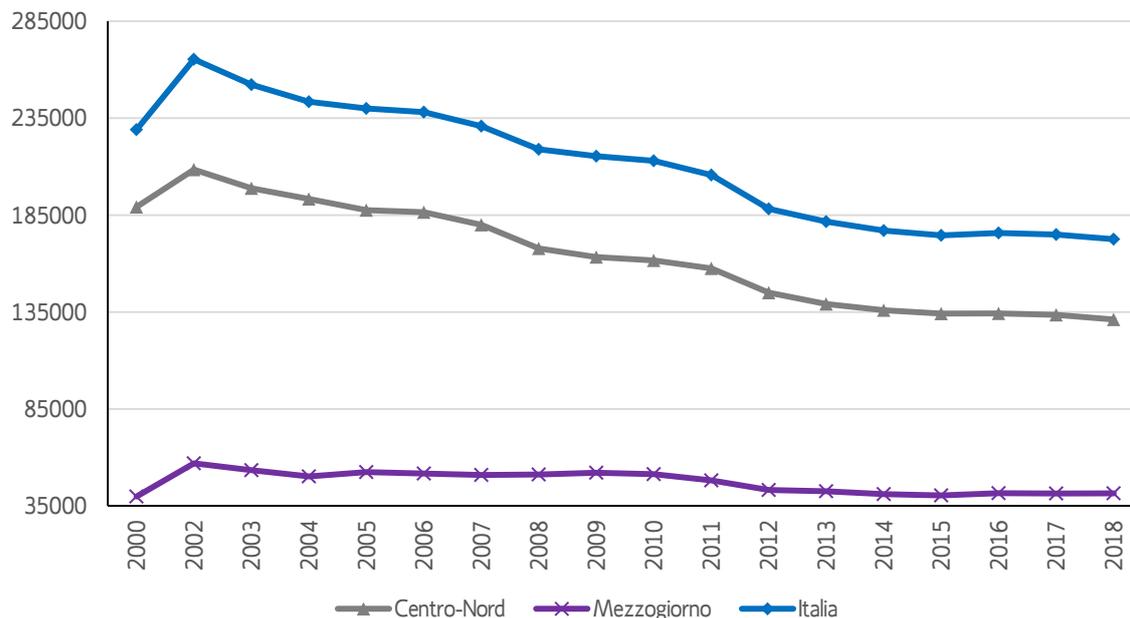
Dall'analisi della numerosità degli incidenti stradali riportata nei Grafici 18 e 18.1 emerge come tale fenomeno sia in forte decrescita nel Centro-Nord ed è tale da influenzare consistentemente il dato nazionale. Infatti, questo fenomeno è prevalentemente concentrato in questa macroarea territoriale del Paese. Il risultato positivo è il frutto di un mix di interventi che vanno dal miglioramento della sicurezza stradale alle misure normative volte a modificare il comportamento degli utenti.

I dati regionali evidenziano come la Lombardia sia la regione con il più alto numero di incidenti, pari a 32.553 nel 2018.

Il dato positivo riguardante gli incidenti stradali è ulteriormente avvalorato dalla forte contrazione del numero dei decessi, così come riportato nei Grafici 19 e 19.1. A livello regionale viene confermata la Lombardia come la regione con il più alto numero di decessi a seguito di incidenti, pari a 483 nel 2018.

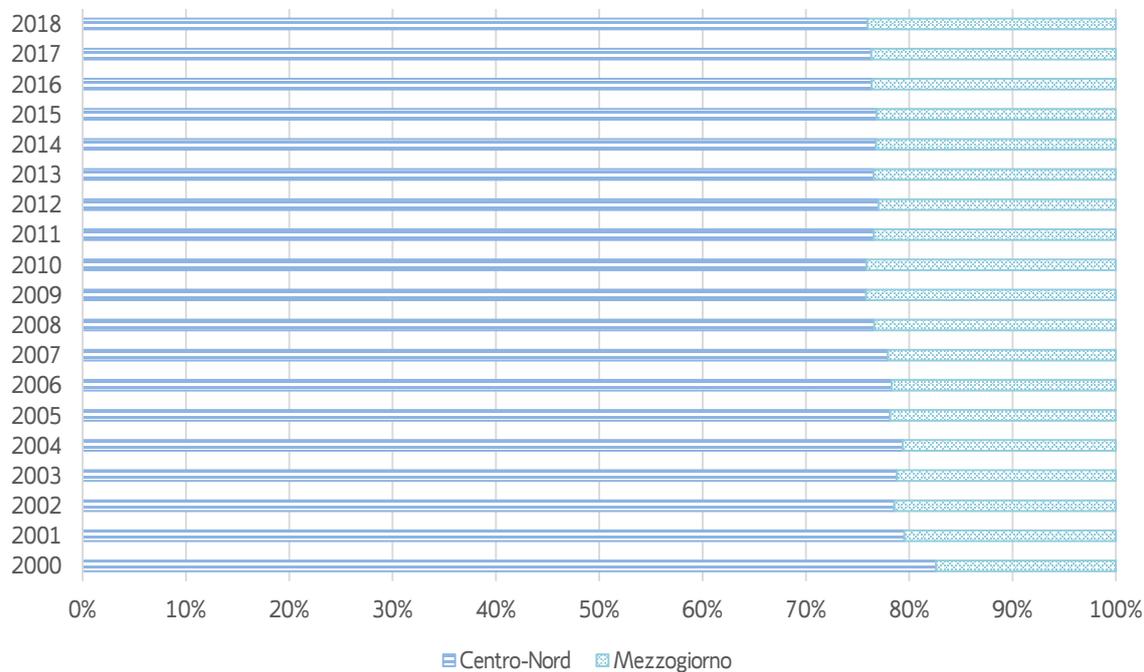
## Capitolo 2

**Figura 2.36 INCIDENTI STRADALI, NUMERO**



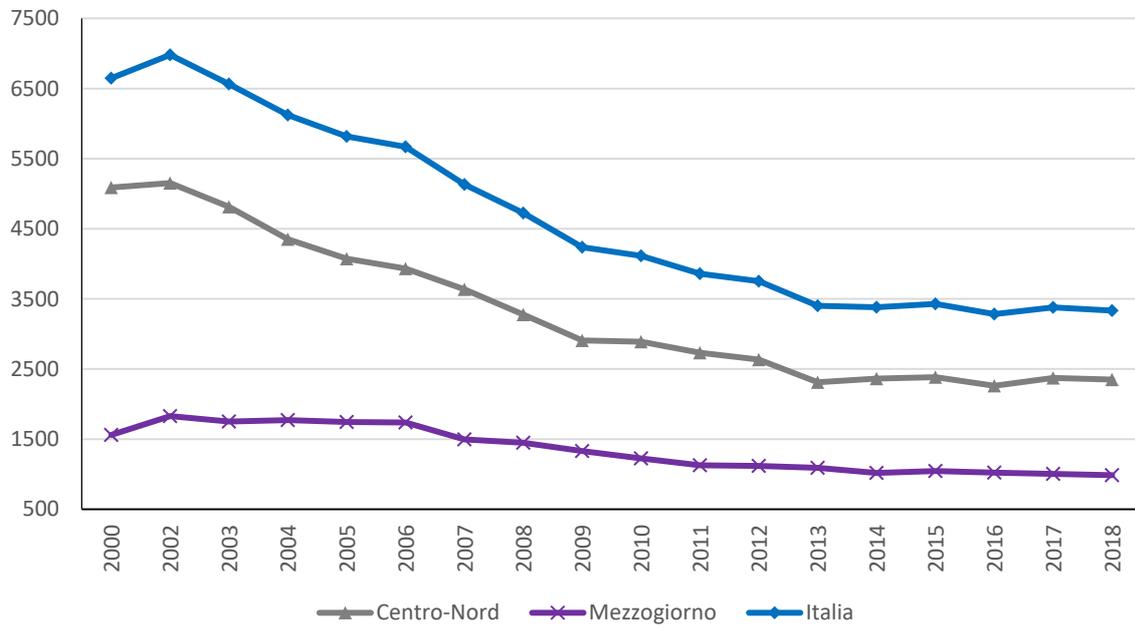
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

**Figura 2.37 INCIDENTI STRADALI, NUMERO. INCIDENZA PER MACROAREA**



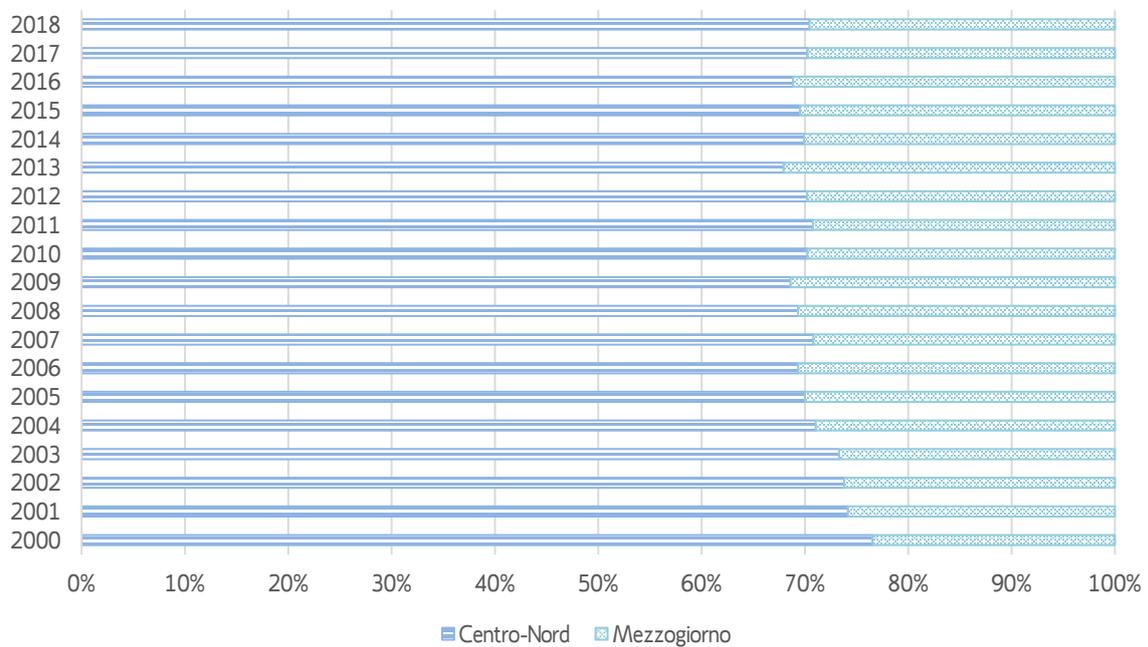
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Figura 2.38 PERSONE MORTE NEGLI INCIDENTI STRADALI, NUMERO



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Figura 2.39 PERSONE MORTE NEGLI INCIDENTI STRADALI, NUMERO. INCIDENZA PER MACROAREA

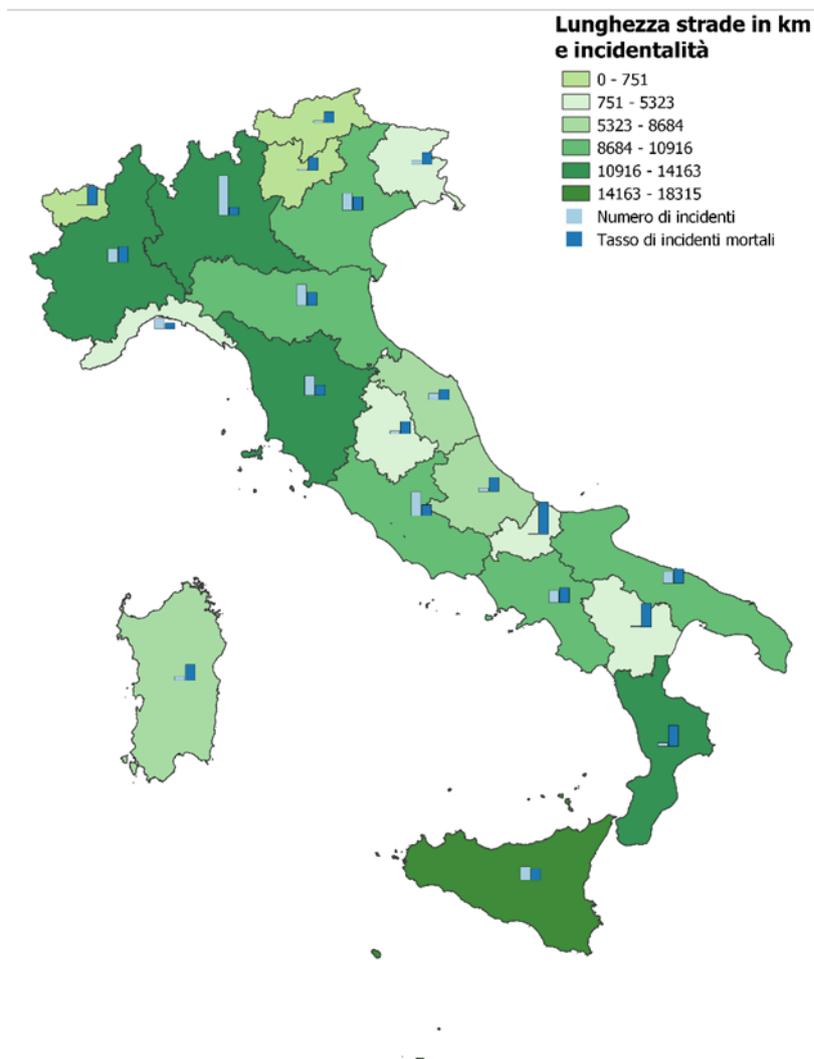


Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

## Capitolo 2

Per concludere, la Figura 2.40 illustra per l'anno 2017 cartograficamente la situazione regionale riferita alla lunghezza delle strade e, contemporaneamente, i dati di incidentalità e mortalità. Si ribadisce la rilevanza della dotazione infrastrutturale stradale del Piemonte, della Lombardia, della Toscana, della Calabria e della Sicilia e il rilevante fenomeno della incidentalità e della mortalità in particolare in Lombardia.

**Figura 2.40 . LUNGHEZZA COMPLESSIVA DELLE STRADE IN CHILOMETRI, INCIDENTALITÀ E MORTALITÀ. ANNO 2017.**



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

## 2.4.8 Inquinamento dell'aria

Le informazioni relative alla mobilità urbana e all'inquinamento stradale sono rinvenibili da numerose fonti di diversa natura. Le principali sono ISTAT, ISPRA, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Kyoto Club-CNR - IIA, ACEA e ISFORT. Per effettuare un'analisi in questo ambito, e con riferimento specifico all'inquinamento derivante dalla mobilità urbana, si è scelto di utilizzare i dati riferiti alle città metropolitane, seguendo quindi l'impostazione di Kyoto-Club-CNR-IIA, in quanto si ritiene che la scelta puntuale delle località sia più significativa rispetto all'aggregazione di valori a livello regionale, di macroarea o nazionale.

Le città oggetto di osservazione sono dunque le seguenti:

- Bari
- Bologna
- Cagliari
- Catania
- Firenze
- Genova
- Messina
- Milano
- Napoli
- Palermo
- Reggio Calabria
- Roma
- Torino
- Venezia.

Per queste città è possibile riportare le concentrazioni medie dei principali inquinanti da mobilità viaria, attenzionati e indicativi del livello della qualità dell'aria ovvero  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  e  $\text{PM}_{2,5}$  riportati in Tabella 2.1.

**Tabella 2.1. QUALITÀ DELL'ARIA NEI CONTESTI URBANI DELLE PRINCIPALI CITTÀ ITALIANE**

Città	$\text{NO}_2$ (concentrazione media 2019)	$\text{PM}_{10}$ (concentrazione media 2019)	$\text{PM}_{2,5}$ (concentrazione media 2019)
Bari	27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Bologna	29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Cagliari	24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Catania (dati 2018)	38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Firenze	38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Genova	36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Messina	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Milano	44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Napoli	42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Palermo	39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Reggio Calabria	17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Roma	42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Torino	42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Fonte: Elaborazione su dati Kyoto-Club-CNR-IIA

## Capitolo 2

Il Rapporto MobilitAria 2020 evidenzia i risultati di sintesi di seguito riportati, i quali indicano che:

- la città di Bari continua a mantenere per il 2019 concentrazioni inferiori ai limiti normativi per gli inquinanti indicati nella Tabella 2.1, nonostante ci sia stato un lieve incremento delle concentrazioni di NO<sub>2</sub> rispetto all'anno precedente;
- la città di Bologna presenta un incremento del numero dei superamenti dei limiti normativi relativi al particolato. Ad ogni modo, la concentrazione media registrata resta sotto i limiti per il secondo anno consecutivo. L'attenzione va posta sulle concentrazioni di NO<sub>2</sub> registrate nella stazione di traffico della città, ancora superiori nel 2019 rispetto al limite normativo;
- per la città di Cagliari si riscontrano concentrazioni medie delle stazioni di traffico e di fondo inferiori ai limiti normativi, ma nonostante ciò permangono le criticità relative al numero di superamenti giornalieri dei limiti normativi del PM<sub>10</sub>, mentre occorre monitorare nei prossimi anni i superamenti dell'NO<sub>2</sub>;
- per la città di Catania sono stati riportati i valori dell'annualità 2018. La situazione non presenta particolari problemi, tuttavia si auspica che nei prossimi anni le stazioni vengano ammodernate e riattivate e, soprattutto, che possa essere introdotta la misurazione della concentrazione del PM<sub>2,5</sub>;
- la qualità dell'aria di Firenze indica un leggero miglioramento rispetto all'anno passato, ma è necessario ridurre le concentrazioni di NO<sub>2</sub> nelle stazioni di traffico della città poiché nel 2019 hanno superato il limite normativo;
- la qualità dell'aria nella città di Genova permane pressoché invariata nel 2019 rispetto all'anno precedente, tranne che per la concentrazione media di NO<sub>2</sub> che risulta inferiore ai 40 µg/m<sup>3</sup>, quindi sotto i limiti, e la concentrazione del PM<sub>10</sub> in decrescita rispetto al 2018;
- per la città di Messina, complessivamente le stazioni non rilevano particolari criticità e variazioni rispetto al 2018. Tuttavia, non viene rilevata la concentrazione di PM<sub>10</sub>;
- per quel che concerne la città di Milano, con riferimento alle concentrazioni di PM<sub>2,5</sub> si osserva una riduzione delle concentrazioni rispetto a quelle del 2018 sia per le stazioni di traffico sia per quelle di fondo. Sebbene la situazione delle concentrazioni per NO<sub>2</sub> continui a essere sempre superiore al limite normativo, in particolare nelle stazioni di traffico, si osserva nelle due ultime annualità consecutive una riduzione delle concentrazioni PM<sub>10</sub> al di sotto dei limiti, nonostante i superamenti registrati siano ancora molto alti.
- con riferimento alle principali criticità della città di Napoli, queste permangono anche per questa annualità in particolare con riferimento alle concentrazioni medie dell'NO<sub>2</sub> e ai superamenti giornalieri del PM<sub>10</sub>. La media delle concentrazioni in città dell'NO<sub>2</sub> risulta elevata come la media delle stazioni di traffico. Inoltre, si ha ancora un numero troppo elevato di superamenti giornalieri del PM<sub>10</sub>, nonostante sia una città che si affaccia sul mare e gode di scarsa stabilità atmosferica;
- la città di Palermo ha rispettato tutti i limiti per l'NO<sub>2</sub>, il PM<sub>10</sub> sia nelle stazioni di traffico che di fondo, e il PM<sub>2,5</sub>;
- per la città di Reggio Calabria si sono verificati degli scostamenti rispetto alle annualità passate e, in particolare, il PM<sub>10</sub> che ha subito un incremento delle concentrazioni e del numero di superamenti;

- per la città di Roma, il 2019 è stato un anno favorevole in termini di riduzione delle concentrazioni medie di tutti gli inquinanti monitorati, in particolar modo per il PM<sub>2,5</sub>. Tuttavia, si è registrato un incremento dei superamenti giornalieri del PM<sub>10</sub>;
- per la città di Torino, nonostante in questi due ultimi anni le concentrazioni si siano ridotte in modo marcato rispetto alle annualità precedenti, si osservano ancora criticità nella città, in particolar modo per quanto riguarda le concentrazioni di NO<sub>2</sub> e i superamenti di PM<sub>10</sub>.

## 2.5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il quadro di contesto che emerge da questa analisi risulta complessivamente significativo e rilevante per comprendere non solo i principali risultati macroeconomici del comparto della viabilità, ma anche per cogliere gli aspetti salienti del mercato dal lato dell'offerta, in termini di infrastrutture, e in termini di domanda con riferimento al traffico delle merci.

Ciò che si ritiene più interessante è la disponibilità dei dati regionali che fa emergere con chiarezza le peculiarità dei territori, le loro dotazioni e le scelte operate dagli utenti dei modi viari e degli operatori.

I dati esposti mettono in evidenza la prevalenza della regione Lombardia in termini di generazione di valore aggiunto, nonché di consumi pro capite e di investimenti pro capite. Di particolare rilievo sono risultate anche le regioni del Lazio, del Piemonte e dell'Emilia-Romagna. Per il Sud Italia i dati più significativi sono stati registrati dalla regione Puglia, Campania e Sicilia.

Ai fini allocativi delle risorse, utile risulta l'indicazione del coefficiente di elasticità del valore aggiunto al variare degli investimenti, pari a 0,13. Questa informazione consente di fare scelte di policy al fine di generare crescita e sviluppo territoriale.

I dati hanno fotografato le tonnellate per km di merci trasportate per territorio di destinazione, considerando il trasporto complessivo e la sua scomposizione in conto terzi e in conto proprio. Emerge con chiarezza la supremazia della Lombardia, destinataria di merci, prevalentemente raggiunta con trasporto conto terzi. Seguono l'Emilia-Romagna e il Veneto. Per quel che concerne le merci trasportate complessivamente per territorio di origine nell'anno 2018, risulta evidente la triangolazione delle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna che fanno prevalente ricorso al trasporto per conto terzi.

Per quel che concerne il trasporto passeggeri i dati territoriali evidenziano una netta contrapposizione comportamentale tra le diverse aree del Paese, caratterizzata da una prevalente scelta modale collettiva nelle aree del Centro-Nord. I dati ISTAT, inoltre, hanno messo in luce anche differenze nella scomposizione dei dati di genere e hanno fatto emergere una rilevante quota femminile tra gli utenti di oltre 14 anni nell'utilizzo dei bus, tramvie e filobus.

Le rilevazioni dei dati ambientali sulle concentrazioni medie nelle grandi città riferite alla qualità dell'aria fotografano una situazione allarmante che richiede interventi incisivi sulle scelte modali con l'introduzione, ad esempio, degli strumenti di sharing ambientalmente sostenibili.

Si ribadisce la rilevanza della dotazione infrastrutturale stradale del Piemonte, della Lombardia, della Toscana, della Calabria e della Sicilia, e il rilevante fenomeno della incidentalità e della mortalità in particolare in Lombardia. Forti disparità si registrano tra le macroaree territoriali.



## CAPITOLO 3 LE POLITICHE DI COESIONE: PRIME EVIDENZE DI ADDIZIONALITÀ NEL SETTORE “VIABILITÀ”

### ABSTRACT

In questo Capitolo si utilizzano i dati di spesa pubblica di fonte Conti Pubblici Territoriali (CPT) e di fonte OpenCoesione (OC) con l'obiettivo principale di misurare l'aggiuntività dei finanziamenti europei rispetto alla spesa ordinaria nel settore della viabilità.

In particolare, dopo aver quantificato i flussi di spesa nel settore di interesse finanziati dai diversi fondi dalla politica di coesione europea (di fonte OC), se ne misura l'incidenza sulla stessa categoria di spesa finanziata dalla politica ordinaria nazionale (di fonte CPT) per desumerne il grado di aggiuntività.

Le due fonti sono disomogenee con riferimento a due aspetti in particolare: i) la differente definizione del settore viabilità; ii) l'assenza nei dati di fonte OC di alcune variabili di interesse presenti nei CPT, con riferimento particolare al livello di governo beneficiario della spesa. Perciò si è reso necessario un lavoro preliminare per uniformare le due banche dati.

Per superare il problema della diversa definizione del settore viabilità, sono stati estrapolati i progetti di investimento rilevati nella banca dati OC sulla base di alcune parole chiave, a loro volta selezionate seguendo la definizione “COFOG” del settore della viabilità impiegata nei CPT. I progetti così estrapolati sono stati attribuiti ai livelli di governo presi a riferimento nei CPT impiegando le informazioni sui beneficiari contenute in OC.

Le analisi presentate nel Capitolo, oltre ad essere articolate per livello di governo, sono disaggregate per ciclo di programmazione europea (2007-2013 e 2014-2020), tipologia di fondo comunitario, programma, tipologia di spesa (conto corrente e conto capitale) e tipologia di regione beneficiaria.

Come atteso, dai risultati emerge una certa concentrazione delle spese aggiuntive europee nelle regioni del Mezzogiorno. La maggioranza dei progetti che ottengono finanziamenti europei, come era prevedibile per la loro natura di investimento, ricevono fondi a valere sul FESR.

Nel confronto tra cicli di programmazione europea risulta una maggiore intensità di spesa nel ciclo 2007-2013 e un picco massimo di spesa che avviene nel 2015. Questo risultato deriva in primis dal fatto che il ciclo di programmazione 2014-2020 non è ancora concluso e dalla possibilità, da parte dei beneficiari, di rendicontare i progetti entro i due anni successivi la scadenza del ciclo di programmazione.

Il grado di aggiuntività della spesa di coesione su quella nazionale mostra inoltre i suoi valori più elevati per uno specifico livello di governo, quello delle Amministrazioni Centrali, dovuto innanzitutto all'effetto traino dell'ANAS.

### 3.1 INTRODUZIONE

Il primo Capitolo ha presentato e discusso la distribuzione regionale della spesa del settore pubblico allargato per la viabilità avvalendosi della banca dati CPT. L'obiettivo di questo Capitolo è più ambizioso: distinguere, per ciascun livello di governo, tra la spesa effettuata nell'ambito dell'intervento ordinario e la spesa aggiuntiva della politica di coesione.

A tal fine, i dati di spesa di fonte CPT saranno integrati con le informazioni desumibili dalla banca dati OC. Si tratta del primo tentativo di incrocio tra le due fonti che

### Capitolo 3

permetterà di valutare il carattere di aggiuntività delle risorse della politica di coesione destinate al settore della viabilità.

La banca dati CPT ha maturato negli anni una credibilità ormai consolidata tra i ricercatori interessati ai temi della finanza pubblica regionalizzata. I dati di fonte CPT sono stati utilizzati con diverse finalità. Ad esempio: la quantificazione del grado di perequazione territoriale della spesa pubblica ordinaria e per lo sviluppo (SVIMEZ, 2019)<sup>2</sup>; l'analisi comparata del grado di *risk sharing* e di redistribuzione interregionale assicurati dall'intervento pubblico (Petraglia et al., 2020)<sup>3</sup>; gli studi comparati a livello internazionale sulla distribuzione regionale della spesa pubblica (Petraglia e Scalera, 2019)<sup>4</sup>.

Anche la banca dati OC è stata impiegata dalla letteratura empirica con diverse finalità, tra le quali, ad esempio, la valutazione del grado di frammentazione degli interventi cofinanziati dai fondi strutturali (Ferrarese e Nannariello, 2016) e l'impatto della politica di coesione sulla resilienza a livello territoriale (Dal Banco e Fratesi, 2020)<sup>5</sup>.

D'altra parte, non risultano lavori empirici basati sull'uso "integrato" dei CPT e di OC. Eppure, sono molti gli interessi di fondo che accomunano i fruitori delle due banche dati: misurare l'intensità dell'intervento pubblico a livello territoriale; valutare la capacità della spesa ordinaria di assicurare livelli e qualità dei servizi pubblici omogenei tra territori; studiare l'efficacia delle politiche nel perseguire l'obiettivo di ridurre i divari regionali di sviluppo.

Mettere "in comunicazione" l'universo CPT con quello di OC è un'operazione motivata innanzitutto dall'obiettivo di isolare le componenti ordinaria e aggiuntiva della spesa pubblica. Una distinzione, questa, fondamentale per valutare il carattere di aggiuntività della politica di coesione. Si tratta di un tema centrale nelle valutazioni di impatto delle politiche che, se non tenuto in debito conto, può distorcere le valutazioni di efficacia della politica di coesione dalla quale non ci si può attendere effetti apprezzabili se lasciata "sola" dalle politiche ordinarie (Petraglia e Provenzano, 2018)<sup>6</sup>. È questo un aspetto di particolare importanza in tema di infrastrutture di collegamento, il cui finanziamento svolge un ruolo decisivo sia in chiave anticiclica, sia per lo sviluppo economico. La spesa pubblica nel settore delle infrastrutture ha infatti il potenziale di sostenere la crescita sia nel breve periodo, per le sue potenzialità di attivazione della domanda aggregata, sia nel lungo termine per la complementarità tra capitale pubblico e privato<sup>7</sup>.

Le informazioni di fonte OC relative ai pagamenti effettuati sui progetti finanziati dai fondi della coesione e i dati sulla spesa primaria registrata dai CPT possono essere utilmente integrate per arrivare alla definizione di un indicatore, per ciascuna regione e per ciascun livello di governo, del contributo che la politica di coesione territoriale fornisce ai bilanci dei diversi enti erogatori di spesa.

<sup>2</sup> SVIMEZ, *Regionalismo differenziato e diritti di cittadinanza in un Paese diviso*, maggio 2019.

<sup>3</sup> Petraglia C., Pierucci E., Scalera D., *Interregional redistribution and risk sharing through public budget. The case of Italy in times of crisis (2000-2016)*, Structural Change and Economic Dynamics, 2020, 53: 162-169.

<sup>4</sup> Petraglia C., Scalera D., *Interregional net fiscal flows in years 2007-2015. Italy and Germany at the mirror*, PoliticaEconomica - Journal of Economic Policy, 2019, 35(2): 243-266

<sup>5</sup> Ferrarese, C., Nannariello, G., *Fondi strutturali: un'analisi della concentrazione degli interventi su base regionale*, Scienze Regionali, 2016, n. 1: 57-76; Dal Bianco A., Fratesi U., *Resilienza territoriale e politiche per la competitività: la Lombardia nella programmazione 2007-2013*, Scienze Regionali, 2020, n. 1: 55-90.

<sup>6</sup> Petraglia C., Provenzano G.L.C., *Divergenza e convergenza nelle periferie d'Europa. La Politica di coesione non può essere lasciata sola*. In: *L'impatto della politica di coesione in Europa e in Italia*, Documento di Valutazione n.11, Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica. 2018

<sup>7</sup> Di Giacinto, V., Micucci, G., & Montanaro, P., *L'impatto macroeconomico delle infrastrutture: una rassegna della letteratura e un'analisi empirica per l'Italia*. QA Rivista dell'Associazione Rossi-Doria. 2012

La Tabella 3.1 espone la classificazione delle regioni secondo l'obiettivo individuato dalla politica di Coesione che verrà impiegata in alcune delle elaborazioni contenute nel Capitolo<sup>8</sup>.

**Tabella 3.1 RIPARTIZIONE TERRITORIALE DELLE REGIONI ITALIANE SECONDO LA TIPOLOGIA INDIVIDUATA DALLA POLITICA DI COESIONE**

Ciclo di programmazione	Tipologia di regione	Regioni	Descrizione
<b>Ciclo di programmazione 2007-2013</b>	Regioni Obiettivo Convergenza	Calabria, Campania, Puglia, Sicilia	PIL pro capite < 75% della media comunitaria dell'UE-25
	Regioni Obiettivo Convergenza in regime di <i>Phasing out</i>	Basilicata	PIL pro capite > 75% della media comunitaria dell'UE-25 per "effetto statistico" a seguito dell'allargamento dell'Unione a dieci nuovi Stati (dal 1° maggio 2004)
	Regioni ad obiettivo Competitività	Rimanenti	Aree non Obiettivo Convergenza
<b>Ciclo di programmazione 2014-2020</b>	Regioni meno sviluppate	Calabria, Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia	PIL pro capite > 75% della media comunitaria
	Regioni in transizione	Abruzzo, Molise, Sardegna	PIL pro capite > 75% e < 90% media comunitaria
	Regioni più sviluppate	Rimanenti	PIL pro capite > 90% della media comunitaria

Fonte: Elaborazione su documenti Commissione UE

### 3.2 LA DELIMITAZIONE DEI CONFINI DEL SETTORE VIABILITÀ

I dati di fonte CPT e OC differiscono per molti aspetti. È stato dunque necessario procedere preliminarmente a uniformare le informazioni presenti nelle due banche dati, a partire da una delimitazione univoca dei confini del settore "viabilità".

La classificazione della spesa pubblica per funzione utilizzata nei CPT (COFOG, *Classification of Function of Government*) offre l'articolazione per settore di intervento della spesa effettuata dai diversi livelli di governo, ma non consente di risalire, per ciascuna funzione, alla componente di spesa sostenuta a valere sui fondi aggiuntivi della politica di coesione.

Nella banca dati OC, d'altra parte, sono disponibili due informazioni che consentono di isolare, per ciascun erogatore di spesa presente nei CPT, i progetti che hanno ricevuto finanziamenti comunitari per investimenti in viabilità. La prima è la classificazione per "tema sintetico" con riferimento ai temi prioritari definiti dalla politica di coesione. Nello specifico, i progetti finanziati da fondi comunitari e presenti in OC, sono suddivisi su 13 temi sintetici: ricerca e innovazione; agenda digitale; competitività delle imprese; energia;

<sup>8</sup>Le analisi saranno riferite ai cicli di programmazione del 2007-2013 e 2014-2020.

### Capitolo 3

ambiente; cultura e turismo; trasporti ed infrastrutture a rete; occupazione; inclusione sociale; infanzia e anziani; istruzione; città e aree rurali; rafforzamento della pubblica amministrazione. La seconda è la classificazione CUP (Codice Unico di Progetto) in settore, sotto-settore e categoria dei progetti.

Dopo le operazioni di selezione dei progetti rilevanti per il settore di analisi descritte di seguito, si è dunque proceduto ad associare al livello di governo presente nei CPT tutti i pagamenti su progetti presenti in OC imputati a quello stesso livello di governo.

Dalla banca dati estesa di OC sono stati selezionati inizialmente tutti i progetti classificati nel tema sintetico "Trasporti ed infrastrutture a rete", vale a dire quelli più assimilabili in prima approssimazione alla definizione del settore "viabilità" contenuta nella guida metodologica dei Conti Pubblici Territoriali, nella quale tale settore è descritto come segue:

"Comprende tutte le spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade e autostrade; l'installazione, il funzionamento, la manutenzione, il miglioramento dell'illuminazione pubblica; l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, all'utilizzo, alla costruzione e alla manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per il trasporto su strada (ponti, gallerie, strutture di parcheggio e aree di sosta a pagamento, capolinea degli autobus, ecc.); la vigilanza e regolamentazione dell'utenza stradale (patenti guida, ispezione sulla sicurezza dei veicoli, normative sulla dimensione e sul carico per il trasporto stradale di passeggeri e merci, ecc.), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio stradale."

L'insieme di progetti così selezionato è stato quindi "depurato" dai progetti assimilabili al settore "altri trasporti" e integrato con progetti classificati in temi sintetici diversi da quello "Trasporti ed infrastrutture a rete" ma dal contenuto coerente con la definizione del settore "viabilità" impiegata nei CPT. A tal fine è stata effettuata la ricerca testuale della presenza nei titoli dei progetti delle parole chiave più rilevanti della definizione di "viabilità" dei CPT (cfr. prima colonna in Tabella 3.2). Infine, dopo aver verificato che il metodo comunque portava alla selezione o all'esclusione di progetti "ambigui"<sup>9</sup>, è stata effettuata una seconda ricerca testuale basata su parole chiave esposte nella seconda colonna della Tabella 3.2.

**Tabella 3.2 LE PAROLE CHIAVE IMPIEGATE NELLA RICERCA TESTUALE**

Parole chiave impiegate per la prima selezione dei progetti	Parole chiave selezionate per l'inclusione di progetti ambigui
Strada, stradale, frana, marciapiedi, parcheggio, illuminazione, svincolo, asfaltatura, ciclopeditone, marciapiede, rotatoria, stradali, segnaletica, circonvallazione, ripavimentazione, parcheggi, autostrada, autostradale, galleria, trasporto	Funzionamento, manutenzione, utilizzo, ristrutturazione, installazione, frana

Fonte: Elaborazione degli autori

<sup>9</sup> A titolo esemplificativo si riporta il caso di un progetto contenuto nel tema sintetico "Istruzione", dal titolo: "La scuola, strada maestra".

La banca dati costruita con il metodo fin qui descritto conta 51.872 osservazioni<sup>10</sup>, su un totale di circa 1.500.000 progetti finanziati dalla Coesione Territoriale europea nei cicli di programmazione 2007-2013 e 2014-2020. La metodologia seguita consente di concludere che i progetti inclusi rientrano a pieno titolo nel settore della viabilità come definito in CPT.

La Tabella 3.3 riassume il numero dei progetti estratti dalla banca dati OC sulla base della metodologia di lavoro implementata, suddivisi per temi sintetici.

**Tabella 3.3 SCHEMA RIASSUNTIVO DELLA SELEZIONE DEGLI AGGREGATI SECONDO OGNI FASE DEL MODELLO E VARIABILITÀ DEI TEMI SINTETICI CHE OGNI FASE PERMETTE DI INTEGRARE**

Fase	N. progetti integrati	Tema sintetico OC di riferimento
<b>Fase 1</b> - Scelta delle voci di categoria CUP	14.811	- "Trasporti e infrastrutture a rete" - "Agenda digitale" - "Ambiente e prevenzione dei rischi" - "Cultura e turismo" - "Competitività per le imprese" - "Energia"
<b>Fase 2</b> - Ricerca testuale parole chiave	37.061	- "Inclusione sociale" - "Istruzione" - "Occupazione" - "Rafforzamento della PA" - "Ricerca e innovazione" - "Città e aree rurali" - "Infanzia e anziani"
<b>Fase 3</b> - Pulizia finale per ricerca parola chiave e check dell'operatore	- 778	- Vari

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

A valle del processo di selezione dei progetti appena descritto, la banca dati del settore viabilità risulta composta da progetti inizialmente classificati da OC in diversi temi sintetici secondo la distribuzione riportata nella Tabella 3.4.

<sup>10</sup> Si parla di 51.872 osservazioni e non progetti, che risultano essere 7.061, perché la nostra banca dati tiene conto dei singoli pagamenti parziali ricevuti da ogni singolo progetto. Ci saranno dunque per lo stesso progetto tante osservazioni quanti sono i pagamenti parziali che i beneficiari ricevono in termini di finanziamento.

**Tabella 3.4** COMPOSIZIONE DEL SETTORE VIABILITÀ RICOSTRUITO, SECONDO QUOTE RELATIVE AI TEMI PRIORITARI UE

Tema sintetico	%
- "Trasporti e infrastrutture a rete"	28,5
- "Ambiente e prevenzione dei rischi"	13
- "Cultura e turismo"	7,1
- "Competitività per le imprese"	0,2
- "Energia"	15,3
- "Inclusione sociale"	3,7
- "Istruzione"	6,7
- "Occupazione"	0,1
- "Rafforzamento della PA"	0,3
- "Infanzia e anziani" <sup>11</sup>	0,0
- "Ricerca e innovazione"	1,3
- "Città e aree rurali"	22,4

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

Completata la costruzione della banca dati si è proceduto all'assegnazione dei progetti selezionati ai diversi livelli di governo responsabili dei flussi di pagamento secondo la disaggregazione impiegata nei CPT (Amministrazioni Centrali, Amministrazioni Regionali, Amministrazioni Locali, Imprese pubbliche nazionali e Imprese pubbliche locali).

Nella banca dati OC le uniche informazioni disponibili riguardano l'individuazione dei soggetti che intervengono nel progetto in qualità di programmatori, attuatori, beneficiari o realizzatori e la quantificazione dei pagamenti effettuati dal beneficiario.

Al fine di attribuire il finanziamento è stato seguito il criterio del beneficiario, in quanto è a questi che è imputata la responsabilità dell'avvio dei singoli progetti che hanno ricevuto finanziamenti da fondi comunitari<sup>12</sup>. Se il beneficiario risulta essere un'amministrazione pubblica, sarà la stessa amministrazione a effettuare i pagamenti per progetti presentati da soggetti privati. Nel caso in cui il beneficiario sia un ente di diritto privato si è ricorso invece al soggetto programmatore<sup>13</sup> del progetto, che è sempre un ente pubblico.

<sup>11</sup> I progetti che compaiono nella banca dati afferenti a "Infanzia e anziani" sono solo 2.

<sup>12</sup> Come si rileva dal vademecum Monitoraggio dell'IGRUE 2014-20: "Il Beneficiario del progetto, ai sensi dell'art. 2 del Reg. (UE) 1303/2013 è definito come "un organismo pubblico o privato e, solo ai fini del Regolamento FEASR e del Regolamento FEAMP, una persona fisica, responsabile dell'avvio o dell'avvio e dell'attuazione delle operazioni; e, nel quadro dei regimi di aiuti di Stato, quali definiti al punto 13 del presente articolo, l'organismo che riceve l'aiuto; e, nel quadro degli strumenti finanziari ai sensi del titolo IV della parte II del presente regolamento, l'organismo che attua lo strumento finanziario ovvero, se del caso, il fondo di fondi". Come previsto nell'Allegato XII del sopracitato Regolamento, nel caso di persone fisiche che rivestono il ruolo di beneficiari, i relativi nomi non vengono pubblicati (cfr. paragrafo 4.4 del presente documento). A tale proposito, è rilevante la corretta compilazione del campo FORMA\_GIURIDICA, per individuare le persone fisiche."

<sup>13</sup> Sempre dal vademecum Monitoraggio dell'IGRE 2014-20 rispetto al soggetto programmatore si legge che: "Il Programmatore identifica il soggetto a cui fa capo la decisione di attuare il progetto (es: Amministrazione titolare del Programma o Organismo Intermedio). Di norma il Programmatore è individuabile nel soggetto incaricato di porre in essere la Procedura di Attivazione, attraverso la quale si perviene alla selezione dei

La metodologia che ha consentito operativamente l'attribuzione dei progetti estratti da OC ai diversi livelli di governo è stata implementata ricorrendo ai codici fiscali dell'universo CPT.

### 3.3 LE SPESE TOTALI SOSTENUTE TRAMITE I FONDI DI COESIONE: UNA SINTESI

L'analisi è stata condotta sulla base della distinzione tra regioni a obiettivo convergenza e regioni a obiettivo competitività, una scelta di esposizione che rende più immediata la consultazione delle elaborazioni grafiche presentate di seguito.

La suddivisione tra regioni a obiettivo convergenza e competitività segue le indicazioni contenute nel ciclo di programmazione 2007-2013 che individua la Campania, Calabria, Sicilia e Puglia come regioni a obiettivo convergenza. A queste regioni è stata aggiunta la regione Basilicata che si trovava, nel periodo di programmazione 2007-2013 in un regime di *phasing out* (cfr. Tabella 3.1). Le regioni restanti confluiscono invece nell'obiettivo competitività.

Nel ciclo di programmazione 2014-2020 la classificazione regionale cambia, articolandosi in: regioni meno sviluppate, regioni in transizione e regioni sviluppate. Per rendere omogenea l'analisi per l'intero arco temporale considerato vengono inserite tra le regioni ad obiettivo convergenza quelle che nel ciclo di programmazione 2014-2020 compaiono nell'elenco delle regioni meno sviluppate, le restanti (quelle in transizione e quelle sviluppate) vengono incluse tra quelle ad obiettivo competitività.

I grafici riportati nelle figure 3.1 e 3.2 mostrano rispettivamente, per le regioni convergenza e le regioni competitività gli andamenti dei pagamenti di progetti rientranti nel settore viabilità, dettagliati per tipo di fondo che partecipa al finanziamento e per ciclo di programmazione. Dalle prime elaborazioni grafiche emergono alcuni elementi di interesse. Il primo riguarda la differenza significativa di finanziamenti erogati per progetti in viabilità tra i due cicli di programmazione. Sia nella Figura 3.1 che nella Figura 3.2 si osservano dei picchi di spesa. Per le regioni della convergenza si verificano due picchi di spesa, il primo nel 2015 in coda al ciclo di programmazione 2007-2013, l'altro nel 2017 nel corso del ciclo di programmazione del 2014-2020. La dimensione dei massimali di spesa varia sensibilmente in termini assoluti, infatti se nel 2015 la somma dei finanziamenti dei fondi FESR, FSE e Fondi nazionali era pari a poco più di 680 milioni di euro, nel 2017 risulta poco sopra i 248 milioni. Nel primo ciclo di programmazione le spese sostenute raggiungono il loro massimo nel 2015, anno in corrispondenza del quale ricorre il termine ultimo di ammissibilità per la spesa rendicontabile dalla Commissione Europea per la programmazione 2007-2013. Tutte quelle spese che non risultano in Commissione entro questa data vengono dichiarate automaticamente decadute. Per le regioni della competitività, nella Figura 3.2, si nota lo stesso picco di spesa in corrispondenza del 2015, dove si raggiunge un finanziamento complessivo che ruota intorno ai 324 milioni di euro. Differentemente da quanto avviene nelle regioni della convergenza, nel 2017 non si nota nessun picco associato al nuovo ciclo di programmazione 2014-2020.

Altro elemento di interesse riguarda la dimensione dei programmi europei. Nei grafici sono infatti riportati i trend di finanziamento suddivisi sulla base del fondo comunitario, FESR e FSE, e l'insieme dei fondi nazionali. Dal grafico riportato nella Figura 3.2 è possibile

---

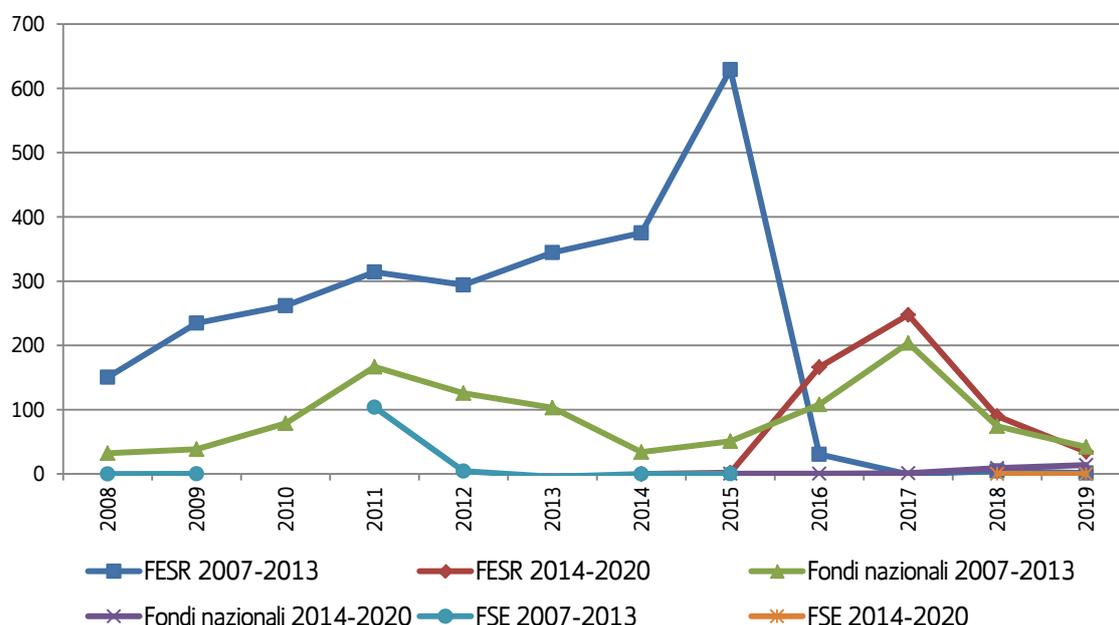
Beneficiari e dei progetti da attuare e corrisponde, dunque, all'Amministrazione titolare del Programma o all'Organismo Intermedio a cui può essere delegata la titolarità dell'attuazione di parti di un Programma.”.

### Capitolo 3

osservare che la maggior parte dei progetti selezionati per le regioni a obiettivo convergenza nel settore in esame vengono finanziati attraverso il FESR. Inoltre emerge una forte contrazione dei fondi FSE che, se nel ciclo di programmazione 2007-2013 davano un contributo, seppur ridotto, nel ciclo 2014-2020 risultano assenti fino al 2017 e comunque marginali negli anni seguenti; infatti la somma dei finanziamenti concessi da questo fondo per il 2018 e 2019 risulta essere di poco superiore ai 75 mila euro). Questa differenza, verosimilmente, discende dalla diversa natura dei due fondi comunitari. Infatti, mentre il FESR finanzia la realizzazione di infrastruttura e interventi per lo sviluppo dei territori, il FSE finanzia interventi prevalentemente nel campo della formazione e orientati all'inserimento professionale dei destinatari. Di conseguenza, un maggior ricorso al FESR nel settore della viabilità risulta pienamente coerente con la diversa natura dei programmi comunitari.

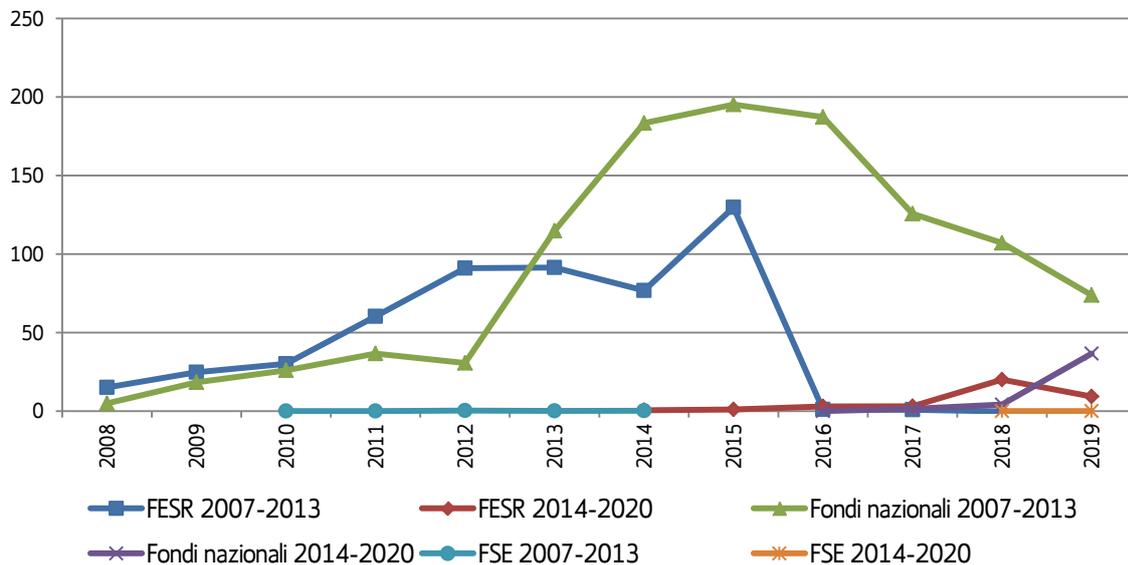
Per le regioni a obiettivo competitività il contributo del fondo comunitario FESR è altrettanto significativo, seppur inferiore rispetto ai Fondi nazionali, che registrano un picco nel 2015 approssimativamente pari a 195 milioni di euro. Nel caso di questo gruppo di regioni la forbice di finanziamenti comunitari tra i due cicli di programmazione in analisi è particolarmente ampia. È possibile infatti vedere dalla Figura 3.2 che il totale dei finanziamenti attivati in tutto il ciclo di programmazione 2014-2020 sia di poco superiore ai 79 milioni di euro.

**Figura 3.1 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE VIABILITÀ PER LE REGIONI OBIETTIVO CONVERGENZA. SUDDIVISIONE PER FONDO DI FINANZIAMENTO E PERIODO DI PROGRAMMAZIONE. IMPORTI IN MILIONI DI EURO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

**Figura 3.2 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE VIABILITÀ PER LE REGIONI OBIETTIVO COMPETITIVITÀ. SUDDIVISIONE PER FONDO DI FINANZIAMENTO E PERIODO DI PROGRAMMAZIONE. IMPORTI IN MILIONI DI EURO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

La Tabella 3.5 fornisce nel dettaglio le spese per la Coesione Territoriale europea destinate al settore della viabilità per ciclo di programmazione e per soggetti preposti al finanziamento dei progetti. Le voci che compaiono in tabella restituiscono nel seguente ordine: il totale delle spese, i pagamenti rendicontabili per l'Unione Europea, le spese per progetti cofinanziati a livello nazionale per programmi comunitari, i pagamenti per programmi nazionali e la quota di finanziamenti sul totale delle spese imputabili all'Unione Europea. È doveroso sottolineare che i dati relativi alla programmazione 2014-2020 sono parziali in quanto il ciclo non risulta ancora concluso.

**Tabella 3.5 DETTAGLIO DELLA COMPETENZA DELLA SPESA PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE VIABILITÀ. IMPORTI IN MILIONI DI EURO**

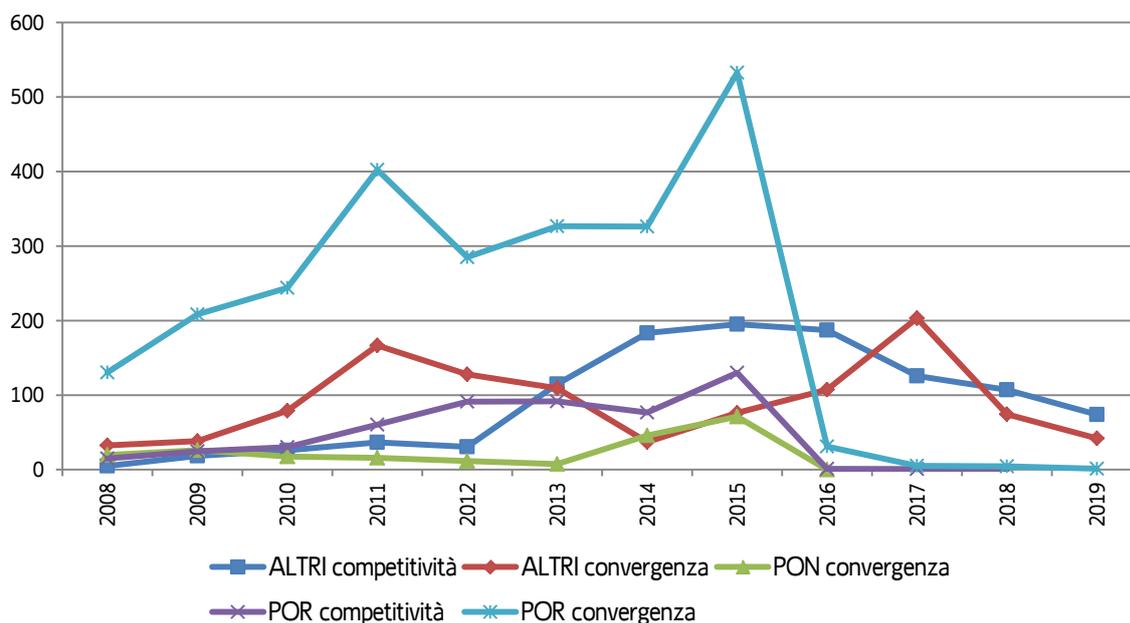
	Ciclo di programmazione 2007-2013					Ciclo di programmazione 2014-2020				
	Totale spese	Pagamenti rendicontabili UE	Cofinanziamenti o nazionale	Pagamenti per programmi nazionali	Quota UE	Totale spese	Pagamenti rendicontabili UE	Cofinanziamenti o nazionale	Pagamenti per programmi nazionali	Quota UE
2007	72	35	12	24	49%					
2008	202	106	30	66	52%					
2009	316	162	39	114	51%					
2010	397	150	35	211	38%					
2011	682	246	58	378	36%					
2012	546	175	41	331	32%					
2013	650	203	40	406	31%					
2014	669	224	51	394	33%	1	0	0	0	36%
2015	1.005	395	107	503	39%	3	2	1	0	58%
2016	327	9	2	316	3%	169	13	6	151	8%
2017	329	4	5	320	1%	253	23	9	220	9%
2018	186	1	0	184	1%	123	31	13	77	25%
2019	117	0	0	117	0%	94	21	8	65	23%

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

Dalla lettura della Tabella 3.5 emerge ad oggi una maggiore dimensione della spesa per progetti appartenenti al settore viabilità nel ciclo di programmazione 2007-2013. Nei sette anni di programmazione del primo ciclo la media di pagamenti finanziata dall'Unione Europea è del 41,2%, per il ciclo di programmazione 2014-2020 la media si abbassa a 26,5%. Questo risultato chiaramente dipende, come già anticipato, dall'incompletezza dei dati disponibili per il secondo ciclo di programmazione che esaminano solo i finanziamenti elargiti fino al 2019. I grafici seguenti vengono presentati nell'articolazione per programmi PON, POR e Altri e rappresentano un supporto alla lettura della Tabella 3.5, appena commentata. La voce "Altri" comprende tutti i programmi che non rientrano in quelli operativi nazionali e regionali e si riferiscono per la maggior parte a programmi che si rivalgono sulle risorse rese disponibili tramite i fondi per la coesione di esclusiva competenza nazionale, FSC in particolare.

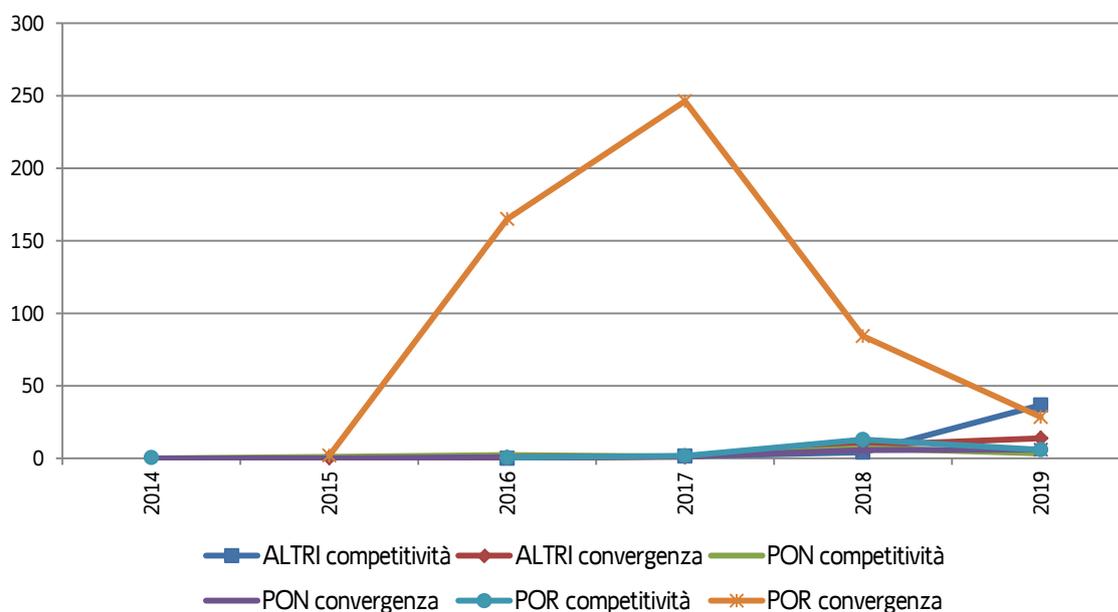
Nei Grafici che seguono vengono riportate le spese per la Politica di Coesione nel settore Viabilità suddivise per programma e ripartizioni territoriali per il ciclo di programmazione 2007-2013 (cfr. Figura 3.3) e per il ciclo di programmazione 2014-2020 (cfr. Figura 3.4).

**Figura 3.3 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE VIABILITÀ PER LA PROGRAMMAZIONE 2007-2013 SUDDIVISE PER PROGRAMMA E PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE. IMPORTI IN MILIONI DI EURO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

**Figura 3.4 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE VIABILITÀ PER LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020 SUDDIVISE PER PROGRAMMA E PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE. IMPORTI IN MILIONI DI EURO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione

### Capitolo 3

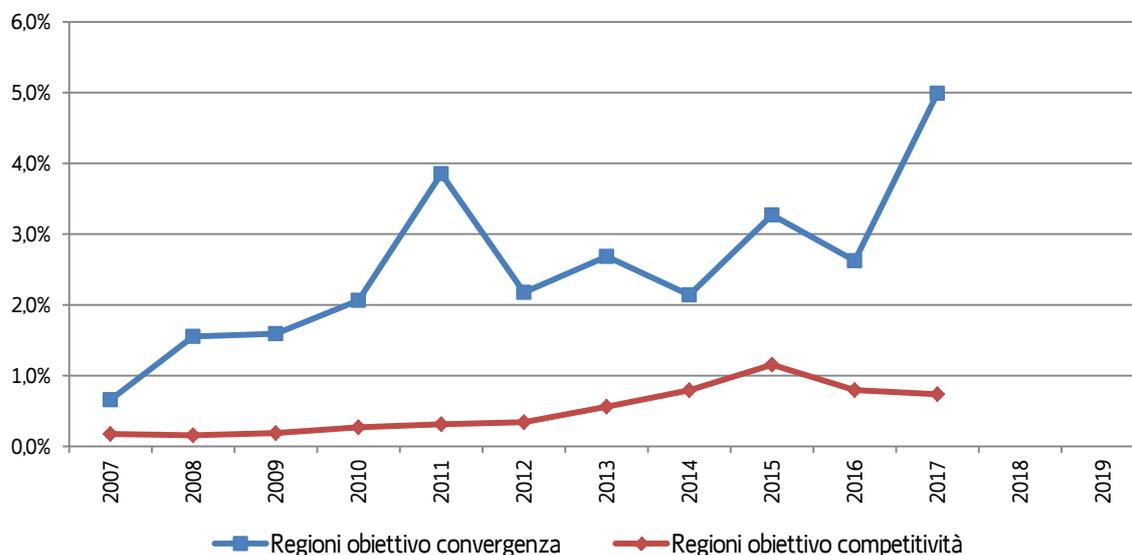
Per il ciclo di programmazione 2007-2013 il programma maggiormente finanziato risulta essere il Programma Operativo Regionale (POR). Questo risultato è in linea con quanto osservato in precedenza (grafici 1 e 2) relativamente al sostanziale ricorso al FESR nel settore della viabilità e che rappresenta lo strumento comunitario attraverso il quale vengono prevalentemente finanziati i POR. Anche per il POR si conferma il picco osservato all'anno 2015.

#### 3.4 LE RISORSE DELLA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE DELLA VIABILITÀ SONO REALMENTE AGGIUNTIVE?

Le elaborazioni presentate fino a questo momento danno informazioni dettagliate sugli andamenti dei finanziamenti comunitari per progetti legati alla Politica di Coesione. Come già anticipato, lo scopo principale di questo Capitolo è fare emergere il contributo dei finanziamenti comunitari sul totale della spesa nazionale. Al tal fine, in prima battuta, verrà calcolato il rapporto tra i finanziamenti comunitari per la politica di coesione e il totale della spesa primaria.

Nella Figura 3.5 viene presentata la quota di spese selezionate in OC relativamente al settore della viabilità sul totale della spesa primaria in viabilità, distinguendo il dato per regioni a obiettivo convergenza e competitività.

**Figura 3.5 QUOTA OC SU SPESA PRIMARIA NEL SETTORE VIABILITÀ PER REGIONI A OBIETTIVO CONVERGENZA E REGIONI A OBIETTIVO COMPETITIVITÀ**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

Un primo aspetto che va evidenziato è relativo al peso ridotto della spesa comunitaria nei primi anni considerati nell'analisi, probabilmente dovuta alla mancata considerazione dei dati riguardanti la programmazione 2000-2006, assenti in OC. Dal 2007 al 2010 si osserva una iniziale divergenza nei trend di crescita del peso delle spese della politica di coesione presenti in OC sul totale della spesa primaria per il settore della viabilità. Le regioni ad obiettivo convergenza iniziano in questi anni a sperimentare un aumento piuttosto significativo, che tocca un primo picco nel 2011, attestandosi sul 3,9%, le altre regioni

nello stesso arco temporale mantengono una quota bassa, sempre ben al di sotto dell'1%. Fino al 2016, per le regioni a obiettivo convergenza si assiste ad un andamento non lineare che tuttavia si traduce in una leggera contrazione della quota della politica di coesione rispetto alla spesa primaria, relativamente al settore della viabilità. Successivamente, nel 2017, il rapporto torna a crescere, fino a toccare il picco del 5%. Le regioni a obiettivo competitività registrano valori costantemente inferiori, con un picco osservato nel 2015. La Tabella 3.6 fornisce in dettaglio la quota annuale delle spese per le politiche di Coesione territoriale nel settore della viabilità sul totale della spesa in ogni regione italiana.

**Tabella 3.6 PESO DELLE POLITICHE DI COESIONE TERRITORIALE NEL SETTORE DELLA VIABILITÀ SUL TOTALE DELLE SPESE PER OGNI REGIONE ITALIANA**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>ABRUZZO</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,7	0,2	1,9	2,7	1,2
<b>BASILICATA</b>	3,1	4,3	1,8	1,5	2,6	0,7	0,6	0,9	2,9	4,9	2,3
<b>CALABRIA</b>	0,4	1,9	1,6	1,1	2,4	1,8	1,7	1,0	1,2	0,6	5,9
<b>CAMPANIA</b>	1,1	2,0	2,5	3,7	3,2	1,6	2,1	3,2	6,3	1,3	3,1
<b>EMILIA-ROMAGNA</b>	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
<b>F. V. GIULIA</b>	0,2	0,2	0,3	0,0	0,1	0,1	0,6	0,9	1,1	0,3	0,1
<b>LAZIO</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,0	0,0
<b>LIGURIA</b>	0,1	0,1	0,2	0,2	1,1	1,1	1,1	1,2	3,1	0,2	0,4
<b>LOMBARDIA</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,9	1,1	0,2	0,3	0,0
<b>MARCHE</b>	0,0	0,2	0,3	0,3	0,9	1,3	0,5	3,6	1,6	0,0	0,0
<b>MOLISE</b>	0,4	0,4	0,5	1,1	0,3	1,6	1,0	1,3	18,3	3,9	4,4
<b>PIEMONTE</b>	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,6	1,2	0,3	0,3
<b>PUGLIA</b>	0,4	1,1	1,3	2,1	2,6	2,4	4,4	2,8	4,0	3,2	4,2
<b>SARDEGNA</b>	0,3	0,3	0,4	0,3	0,7	1,7	2,1	4,2	6,6	6,7	5,4
<b>SICILIA</b>	0,2	0,4	1,2	2,9	8,0	3,0	3,9	2,7	3,4	3,6	6,3
<b>TOSCANA</b>	0,3	0,5	0,7	1,3	1,1	0,9	0,7	0,9	0,7	0,6	0,3
<b>T. A. ADIGE</b>	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5	0,3	0,3	0,1
<b>UMBRIA</b>	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,9	2,6	3,7	1,6	1,1	0,7
<b>VALLE D'AOSTA</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0
<b>VENETO</b>	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	0,3	0,4	0,5

*Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali*

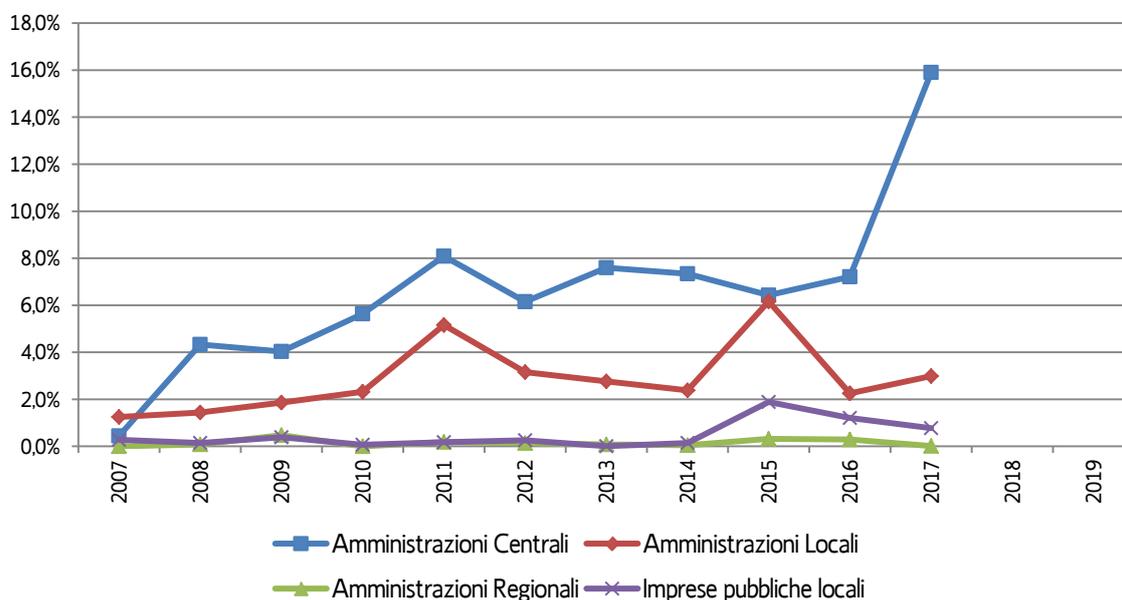
In linea con quanto osservato nel grafico precedente, la Tabella 3.6 conferma che le regioni ad obiettivo convergenza - Campania, Sicilia, Calabria, Puglia e Basilicata - sono quelle dove si registrano i maggiori contributi da parte delle politiche di Coesione. Risultano interessanti i picchi osservati per alcune delle regioni a obiettivo convergenza, e in particolare la Sicilia che nel 2011 raggiunge l'8% della spesa totale, la Campania che nel

### Capitolo 3

2015 tocca il 6,3% e la Basilicata che nel 2016 arriva al 4,9%. Tuttavia è possibile osservare come anche tra le regioni a obiettivo competitività esistano dei picchi in alcuni anni. Ci si riferisce in particolare alla Sardegna che nel 2016 raggiunge il suo picco al 6,7% o al Molise che nel 2015 arriva a toccare il 18,3%.

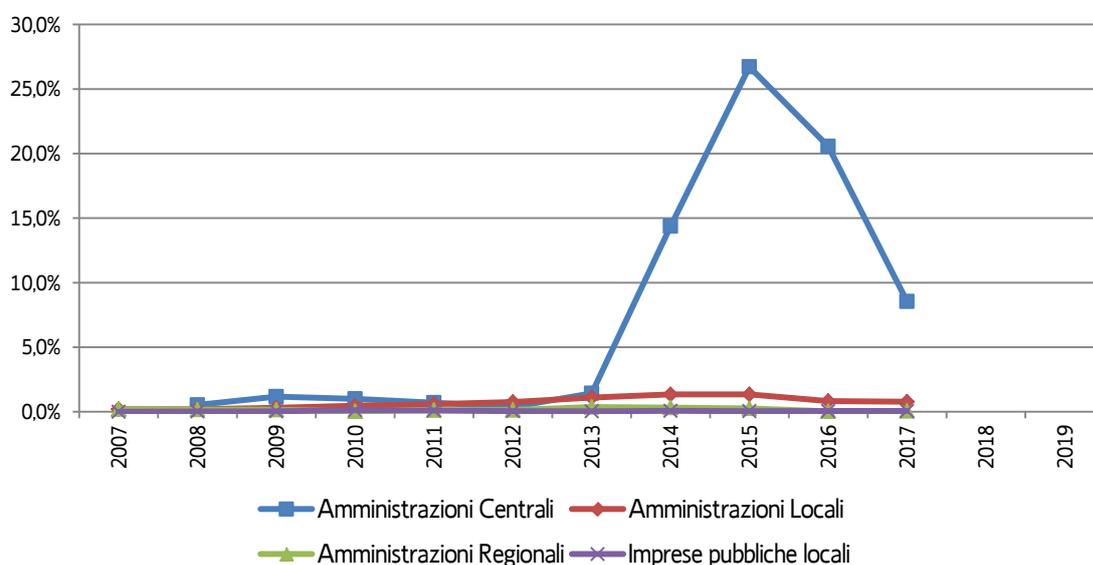
Nei grafici che seguono (figure 3.6 e 3.7) sono riportati gli andamenti delle quote della spesa del settore della viabilità individuato in OC sul totale della spesa primaria in viabilità differenziando per i diversi livelli di governo e gli altri soggetti dell'Extra-PA presenti nella banca dati CPT (Amministrazioni Centrali, Amministrazioni Regionali, Amministrazioni Locali, imprese pubbliche nazionali e imprese pubbliche locali).

**Figura 3.6 QUOTA OC SU SPESA PRIMARIA NEL SETTORE VIABILITÀ PER REGIONI A OBIETTIVO CONVERGENZA PER LIVELLI DI GOVERNO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

**Figura 3.7 QUOTA OC SU SPESA PRIMARIA NEL SETTORE VIABILITÀ PER REGIONI A OBIETTIVO COMPETITIVITÀ PER LIVELLI DI GOVERNO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

Per entrambe le categorie di regioni è possibile osservare un maggior grado di aggiuntività per le amministrazioni centrali. Tuttavia, mentre per le regioni a obiettivo competitività le quote destinate agli altri livelli di governo risultano particolarmente basse, nel caso delle regioni a obiettivo convergenza le amministrazioni locali fanno registrare quote fino al 6,2% nel 2015.

Relativamente al peso delle amministrazioni centrali è opportuno sottolineare che tra queste, nel settore della viabilità, rientra l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (ANAS) che contribuisce al peso particolarmente elevato di questo livello di governo per entrambi i gruppi di regioni.

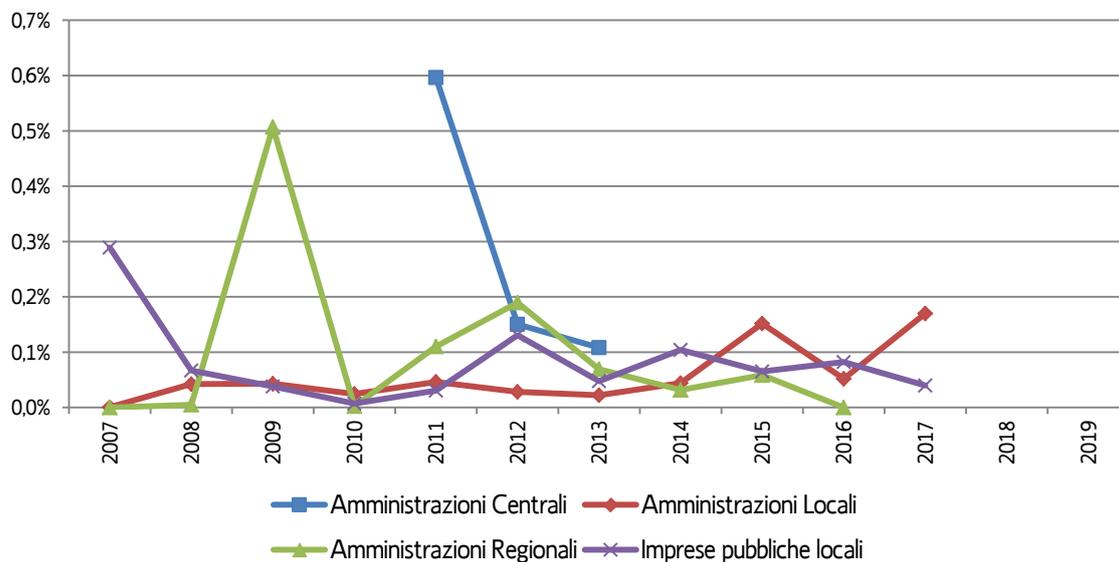
L'ultimo approfondimento che viene proposto indaga sull'articolazione della spesa nelle due categorie in conto corrente e in conto capitale. Per risalire a questa distinzione, sulla base delle informazioni sul codice CUP, sono state associate alle spese in conto corrente tutte le voci relative alle spese per l'acquisto di servizi, mentre quelle relative alle realizzazioni di opere pubbliche sono state imputate alle spese in conto capitale.

Osservando le spese in conto corrente riportate nella Figura 3.8, si rileva che la politica di coesione finanzia una quota parte relativamente ridotta di tali spese rispetto al totale nazionale. Si tratta di un dato in linea con gli obiettivi perseguiti dalla politica di coesione, e in particolare del FESR che come già sottolineato finanzia progetti con una importante componente infrastrutturale. Nella Figura 3.9 invece, che riporta il peso delle spese in conto capitale derivanti dalla Politica di Coesione sul totale delle spese nazionali nel settore viabilità, è possibile osservare una certa rilevanza delle risorse aggiuntive garantite dalla politica di coesione, in particolare se si guarda alle Amministrazioni centrali. In questo caso osserviamo un trend quasi costantemente in crescita con il picco massimo osservato al 2017, quando si raggiunge un peso del 14%. Anche le amministrazioni locali presentano una quota importante di addizionalità per le spese in conto capitale nel settore della viabilità. In questo caso osserviamo un trend in crescita fino al 2015, anno in cui si

### Capitolo 3

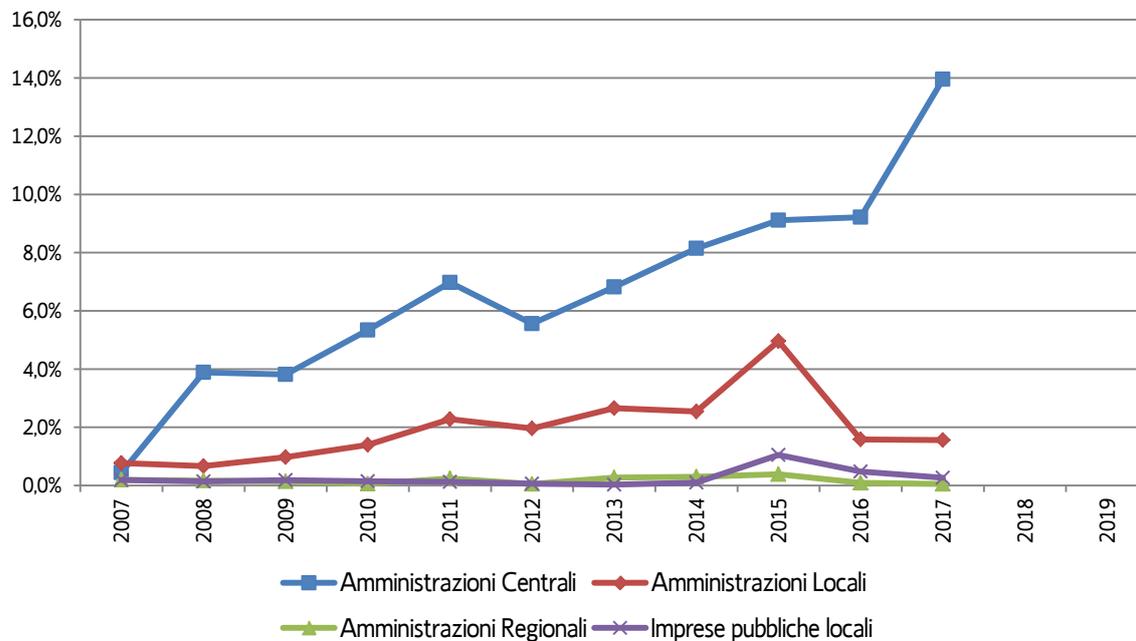
raggiunge una percentuale del 5% circa, per poi tornare negli ultimi due anni, a disposizione di poco al di sotto del 2%.

**Figura 3.8 PESO DELLE SPESE IN CONTO CORRENTE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE VIABILITÀ IN ITALIA. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

**Figura 3.9 PESO DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE VIABILITÀ IN ITALIA. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO**



Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

Nelle Tabelle seguenti viene riportato in dettaglio in quali regioni le risorse in conto corrente (cfr. Tabella 3.7) e in conto capitale (cfr. Tabella 3.8) destinate alla viabilità dalla politica di Coesione territoriale abbiano giocato un ruolo maggiore in termini di addizionalità. Nello specifico, le Tabelle riportano per ogni regione italiana il peso che hanno in media le spese attivate tramite fondi straordinari sui bilanci delle amministrazioni pubbliche per l'intero periodo analizzato (2007-2017).

Dalla Tabella 3.7, coerentemente con quanto già osservato precedentemente, è possibile notare innanzitutto il peso residuale delle spese correnti erogate dalle Amministrazioni Centrali in attuazione di politiche di Coesione Territoriale. In generale, le percentuali molto basse confermano la marginalità dell'addizionalità sulle spese correnti per tutti i livelli di governo.

**Tabella 3.7 PESO DELLE SPESE IN CONTO CORRENTE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SULLE SPESE NAZIONALI IN CONTO CORRENTE NEL SETTORE VIABILITÀ NELLE REGIONI ITALIANE. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO. CONFRONTO SUL TOTALE DEI PAGAMENTI EFFETTUATI LUNGO L'INTERO PERIODO 2007-2018**

Spese in conto corrente	Amministrazioni Centrali	Imprese Pubbliche Locali	Amministrazioni Locali	Amministrazioni Regionali
ABRUZZO			0,01	0,02
BASILICATA			0,16	
CALABRIA			0,02	0,07
CAMPANIA		0	0,00	0
EMILIA-ROMAGNA			0,01	
F.V. GIULIA			0,16	
LAZIO		0,06	0,04	0
LIGURIA		0,06	0,03	
LOMBARDIA	0	0,00	0,01	
MARCHE		0,01		
MOLISE			0,32	
PIEMONTE		0,04	0,07	
PUGLIA		0,19	0,10	0,00
SARDEGNA	0,30		0,04	0,01
SICILIA			0,20	0,42
TOSCANA			0,09	0,09
T. A. ADIGE			0,02	
UMBRIA			0,06	
VALLE D'AOSTA		0,09		0,09
VENETO		0,10	0,00	

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

### Capitolo 3

**Tabella 3.8 PESO DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SULLE SPESE NAZIONALI IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE VIABILITÀ NELLE REGIONI ITALIANE. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO. CONFRONTO SUL TOTALE DEI PAGAMENTI EFFETTUATI LUNGO L'INTERO PERIODO 2007-2018**

Spese in conto capitale	Amministrazioni Centrali	Imprese Pubbliche Locali	Amministrazioni Locali	Amministrazioni Regionali
<b>ABRUZZO</b>	17,19		1,61	
<b>BASILICATA</b>	1,26		7,11	0,03
<b>CALABRIA</b>	5,74	0,06	1,18	0,01
<b>CAMPANIA</b>	3,85	0,14	5,83	0
<b>EMILIA-ROMAGNA</b>		0,06	0,30	0,04
<b>F. V. GIULIA</b>			0,53	0,57
<b>LAZIO</b>		0,06	0,38	0,06
<b>LIGURIA</b>	0,11	0,01	3,02	0,41
<b>LOMBARDIA</b>	0	0	1,43	
<b>MARCHE</b>	0,97	0	1,39	
<b>MOLISE</b>	1,09	0,30	6,37	0,06
<b>PIEMONTE</b>	0		0,70	
<b>PUGLIA</b>	5,40	0,49	8,92	0,10
<b>SARDEGNA</b>	15,53	0,09	2,81	0
<b>SICILIA</b>	15,28	1,17	5,40	0,28
<b>TOSCANA</b>	0		2,67	
<b>T.A. ADIGE</b>		0,05	0,17	
<b>UMBRIA</b>		1,71		0,17
<b>VALLE D'AOSTA</b>				
<b>VENETO</b>	0	0,13	0,33	0,04

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

Le spese in conto capitale regionalizzate delle amministrazioni centrali presentano una quota di addizionalità relativamente alta in Abruzzo, Sardegna e Sicilia. Guardando alle amministrazioni locali, la quota maggiore viene osservata per la Puglia, seguita dalla Basilicata.

In Tabella 3.9 si indica, distinguendo tra regioni convergenza e competitività, la dinamica dei flussi di pagamento da fondi di coesione e delle risorse ordinarie, ricostruendo il tasso di crescita registrato 2007-2012 e 2012-2015.

La suddivisione tra risorse per la Coesione Territoriale e quelle ordinarie consente di ragionare sulla reattività delle spese ordinarie a fronte degli andamenti della spesa comunitaria. Quello che emerge dalla Tabella 3.9 indica proprio che, anche in contesti di crescita delle spese per la Coesione non si assiste ad un aggiustamento adeguato di quelle nazionali. Infatti sia per le regioni convergenza che per le regioni competitività, in entrambi i periodi analizzati, i tassi di crescita delle risorse ordinarie risultano inferiori rispetto ai tassi di crescita delle risorse comunitarie.

**Tabella 3.9 TASSI MEDI ANNUI DI CRESCITA DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE PER VIABILITÀ. RISORSE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE TOTALI**

Tipologia di risorse	Ripartizione regioni	2007-2012	2012-2015
<b>Risorse per la Coesione</b>	Regioni Competitività	9,3	1,7
	Regioni Convergenza	6,1	0,6
<b>Risorse ordinarie</b>	Regioni Competitività	3,6	-0,1
	Regioni Convergenza	0,7	0

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

### 3.5 CONCLUSIONI

Questo Capitolo si è posto l'obiettivo di fornire una misura del grado di aggiuntività della politica di coesione nel settore "viabilità". Al tal fine i dati di spesa di fonte CPT sono stati integrati con le informazioni desumibili da OC, proponendo un esercizio originale di integrazione delle due fonti che ha consentito di esaltarne le complementarità. In particolare è stata proposta una metodologia capace di ricostruire un perimetro univoco del settore viabilità per superare i problemi di "comunicabilità" tra fonti dovuti alle diverse definizioni impiegate per identificare gli interventi nel settore di interesse.

Come era prevedibile attendersi per la finalità dalla spesa effettuata nell'ambito della politica di coesione, le analisi hanno evidenziato una certa concentrazione degli interventi nelle regioni della convergenza. Un'evidenza, questa, non sufficiente a trarre conclusioni circa l'adeguatezza dell'intervento perequativo a favore delle regioni meno sviluppate: la dimensione della spesa andrebbe infatti valutata sulla base del fabbisogno dei territori.

Ancora in linea con le aspettative per la composizione (sbilanciata sul FESR) e le relative finalità dei programmi che finanziano i progetti nel settore della viabilità, per tutte le regioni considerate, i risultati mostrano una maggiore incidenza della spesa in conto capitale rispetto a quella in conto corrente.

Quanto al grado di aggiuntività emergono tre risultati in particolare:

Dal confronto tra i due cicli di programmazione, emerge una maggiore intensità della spesa nel settennio 2007-2013 fermo restando che il ciclo 2014-2020, ancora in corso, sconta i noti ritardi strutturali di attuazione degli interventi.

In secondo luogo, i dati sui pagamenti relativi al primo periodo di programmazione consentono di confermare per il settore viabilità l'evidenza già esposta negli ultimi Rapporti Annuali CPT di un'accelerazione della spesa nel 2015. Un segnale "quantitativo" di maggiore intensità della spesa, questo, che si mostra con regolarità nelle fasi conclusive dei cicli di programmazione come conseguenza di un diffuso deficit di progettualità tra le amministrazioni responsabili dei programmi che non necessariamente garantisce che all'accelerazione corrisponda un intervento di "qualità".

### Capitolo 3

Infine, dal confronto tra diversi livelli di governo, emerge un maggior grado di aggiuntività per le amministrazioni centrali per effetto, soprattutto, della spesa imputabile ad ANAS.

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI NELLA REGIONE BASILICATA

### ABSTRACT

Il focus ha l'obiettivo di misurare i livelli di spesa ordinaria e delle politiche di coesione europea nel settore della viabilità e dei trasporti per i comuni della Basilicata considerando la loro classificazione come aree interne. Il lavoro propone alcune elaborazioni basate su dati di fonte Conti Pubblici Territoriali (CPT) e di fonte OpenCoesione (OC).

La classificazione dettata dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) risulta molto utile nello studio del caso Basilicata in quanto la stragrande maggioranza dei comuni lucani presenta un alto grado di perifericità. Le analisi sono state condotte utilizzando i livelli di spesa pro capite e seguendo due classificazioni: i) aggregazione dei comuni sulla base del loro grado di perifericità, ovvero di distanza fisica da servizi essenziali quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie, che distingue tra comuni Polo, Cintura, Periferico e Ultra-periferico; ii) distinzione tra comuni facenti parte delle Aree Interne selezionate per la sperimentazione SNAI in Basilicata (Alto Bradano, Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana) e il resto dei comuni lucani.

Tali aggregati vengono inizialmente studiate rispetto ad alcuni indicatori che riescono a fornire un quadro più completo sulle condizioni socio-economiche delle aree in questione; nello specifico, si considera la variazione della popolazione tra il 2012 e il 2020, la densità abitativa, i livelli di altitudine dei comuni, lo scostamento del reddito dei comuni della Basilicata dal reddito medio, il disagio sociale e il rischio sismico.

Per quanto concerne la spesa, invece, l'utilizzo "integrato" dei dati di fonte CPT e OC ha implicato un lavoro preliminare che è stato eseguito al fine di uniformare le informazioni delle due banche dati. Differentemente dai dati di fonte CPT, le cui osservazioni sono i comuni e i livelli di spesa ordinaria che ciascuno di questi riceve, i dati di fonte OC raccolgono l'insieme dei progetti che vengono presentati all'Unione Europea e che ricevono dalla stessa dei finanziamenti. Sono stati dunque eliminati 85 progetti presentati da gruppi di comuni che sarebbe stato impossibile assegnare ad una specifica area interna e sommati i finanziamenti dei progetti presentati dagli stessi comuni. Questo lavoro preliminare consente di avere a disposizione gli andamenti della spesa per le politiche di coesione finanziati dai diversi fondi comunitari, FESR e FSC, e quella per programmi nazionali.

Ciò che emerge dall'analisi evidenzia l'utilità dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, come strumento utile per lo studio dell'evoluzione delle dinamiche di spesa dei comuni, con riferimento particolare alle aree interne. Tale utilità sarà rafforzata in futuro nell'ottica di valutare le strategie messe a punto dalle Aree individuate nella sperimentazione, tanto più se si considera che solo due Aree Interne lucane su quattro hanno siglato in tempi recenti Accordi di Programma Quadro.

Il focus inoltre propone una riflessione sull'adeguatezza degli indicatori di perifericità così come attualmente costruiti nel delineare un profilo dei comuni italiani, le cui informazioni andrebbero forse integrate con altri elementi capaci di dare un quadro più completo della reale (e non solo fisica) distanza dai centri del paese, in particolare considerando le differenze esistenti tra macroregioni italiane.

## INTRODUZIONE

Il presente elaborato intende approfondire l'indagine del settore viabilità e trasporti nella regione Basilicata considerando la classificazione dei comuni come aree interne. Queste ultime corrispondono a "quella parte maggioritaria del territorio italiano caratterizzata dalla significativa distanza dai centri di offerta di servizi essenziali" (Accordo di Partenariato 2014-2020).

La Strategia delle Aree Interne (SNAI) è stata elaborata a partire dal 2012 in risposta ai Regolamenti europei per la programmazione 2014/2020 focalizzati sulle sfide territoriali dell'Unione europea; a tal fine è stata inserita nell'Accordo di partenariato presentato alla Commissione europea. Le aree interne definiscono una carenza territoriale rispetto ad alcuni servizi essenziali individuati come precondizioni per lo sviluppo locale e come elementi fondanti del diritto di cittadinanza. Tali servizi essenziali comprendono la salute, l'istruzione e la mobilità.

Questa classificazione risulta essere uno strumento utile per analizzare il settore viabilità e altri trasporti in Basilicata per due ragioni principali. In primis, il fatto che il servizio ferroviario venga inserito tra le caratteristiche atte a definire le aree interne alla stregua di scuole e ospedali, costituisce un dato della rilevanza che viene attribuita al settore della mobilità nella vita dei cittadini. Inoltre, come verrà approfondito nei seguenti paragrafi, la regione Basilicata è composta da una quota percentuale molto alta di comuni caratterizzati da un alto grado di perifericità.

Le dinamiche delle variabili di contesto e di spesa individuate vengono osservate nei comuni della Basilicata rispetto al loro grado di perifericità e rispetto agli aggregati di Aree Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI.

L'obiettivo dell'elaborato non è quello di valutare la Strategia delle Aree Interne bensì di indagare le relazioni esistenti tra la spesa nel settore viabilità e trasporti e le caratteristiche in termini di perifericità dei comuni della Basilicata che, come già richiamato, rappresenta un territorio fortemente caratterizzato dal fenomeno perifericità.

Nella prima parte del focus viene brevemente presentata la Strategia delle Aree Interne, senza entrare nel dettaglio degli interventi previsti, piuttosto illustrando il criterio di divisione territoriale per grado di perifericità e le Aree Interne di sperimentazione individuate nella regione. Successivamente, viene illustrata una analisi di contesto della regione Basilicata e una indagine delle dinamiche di spesa nel settore viabilità e altri trasporti.

### F.1 BREVI CENNI ALLA STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE

Le aree interne costituiscono il fulcro di una politica nazionale a forte valenza locale elaborata a partire dal carattere policentrico del territorio italiano. Nel secondo dopoguerra, infatti, la crescita economica che ha interessato la penisola ha registrato una "diffusione polarizzata": nonostante abbia riguardato l'intero territorio nazionale, si è concentrata su una serie di centri e sistemi urbani a fronte di un numero molto elevato di sistemi locali che hanno subito un processo di decrescita sia economica che demografica.

La geografia dello sviluppo economico in Italia si è andata delineando sempre più chiaramente come agglomerato di territori a diverse "velocità". Tale differenza ha caratterizzato non solo le più note dinamiche di sviluppo tra regioni del nord, del centro e del sud ma anche quelle relative a centri urbani e aree periferiche, contraddistinte da

performance molto distanti. Sebbene in un primo momento le strategie nazionali di sviluppo abbiano tenuto principalmente conto dello sviluppo macro-regionale, insistendo sulla direttrice nord-sud, negli ultimi anni si è consolidata l'idea che i piani basati sulle esigenze dei sistemi locali risultino più adatti alle peculiarità del caso italiano.

In questa prospettiva, una nuova attenzione viene posta alle aree interne che vanno a formare l'oggetto di una politica di sviluppo locale finanziata con i fondi della politica di coesione. L'espressione "aree interne" non definisce territori con caratteristiche univoche, viste le peculiarità di ciascun sistema locale, ma individua alcune dimensioni, tra loro interconnesse, che a vario titolo interessano una costellazione variegata di comuni.

In primo luogo, in riferimento alle aree interne italiane, emerge la dimensione di sotto-utilizzazione del *capitale territoriale*, dovuta a processi di crisi economica che ha portato ad alti tassi di emigrazione della popolazione e, in alcuni casi, allo spopolamento dell'area. Il capitale territoriale definisce un insieme ampio che include i sistemi agro-forestali, il capitale storico artistico e le conoscenze tradizionali dei territori.

In secondo luogo, le aree interne sono spesso state oggetto di processi di sfruttamento del territorio secondo modalità che hanno generato ingenti costi sociali. Trattasi dei casi diffusi di dissesto idrogeologico, perdita di diversità biologica, degrado dei paesaggi.

In ultimo, la terza dimensione che si vuole sottolineare è legata al concetto di *cittadinanza limitata*, che indica la carenza dei servizi essenziali alla vita nella società contemporanea, in particolare: istruzione, sanità, mobilità e possibilità di accesso a internet. La carenza di questi servizi essenziali, sommata alla scarsità di opportunità lavorative, costituisce un fattore determinante nella scelta di emigrare e, dunque, del problema dello spopolamento che interessa una parte consistente delle aree interne. Rinforzare l'offerta di tali servizi serve a bloccare l'emigrazione della popolazione e ad attrarre nuovi residenti in modo tale da innescare processi di crescita e invertire le tendenze demografiche (Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e *governance* - Documenti UVAL).

### Individuazione e mappatura delle aree interne

Sanità, istruzione/formazione professionale e mobilità, in quanto servizi essenziali per la definizione di cittadinanza, costituiscono le precondizioni per lo sviluppo locale e sono centrali nella definizione del criterio di mappatura delle aree interne. Esso parte da due considerazioni principali: i. sul territorio italiano sono disseminati una serie di centri urbani che, in virtù dei servizi offerti, fungono da attrattori rispetto ad altri periferici; ii. la presenza dei servizi essenziali e, di conseguenza, la vicinanza ai centri attrattori che li offrono determina effetti positivi sulla qualità della vita delle persone. Cionondimeno, le relazioni che legano centro-periferia cambiano a seconda dei territori.

Le aree interne, in termini generici, vengono dunque individuate sulla base della distanza fisica dai "centri di offerta dei servizi essenziali" (Poli), attraverso una classificazione che considera il proprio indice di perifericità. I centri di servizi sono quei comuni o aggregazioni di comuni che sono in grado di offrire contemporaneamente: i. almeno un ospedale DEA di I livello<sup>14</sup>, ii. tutta l'offerta scolastica secondaria, iii. almeno una stazione ferroviaria di grado *Silver*<sup>15</sup> (Accordo di Partenariato).

---

<sup>14</sup>DEA (Dipartimento Emergenza e Accettazione) di I livello garantisce, oltre alle prestazioni di pronto soccorso, anche le funzioni di osservazione e breve degenza, di rianimazione e deve inoltre garantire interventi diagnostico-terapeutici di medicina generale, chirurgia generale, ortopedia e traumatologia, cardiologia con

## Focus

Il grado di perifericità degli altri centri viene calcolato in base alla distanza fisica, calcolata come tempo di percorrenza, rispetto al Polo più vicino. In particolare, vengono individuate le seguenti quattro fasce:

- **Aree di cintura** (tempo di percorrenza inferiore a 20 minuti)
- **Aree intermedie** (tempo di percorrenza compreso tra i 20 e i 40 minuti)
- **Aree periferiche** (tempo di percorrenza compreso tra i 40 e i 75 minuti)
- **Aree ultra-periferiche** (tempo di percorrenza superiore a 75 minuti)

Nella categoria di aree interne vengono comprese le intermedie, le periferiche e le ultra-periferiche. Per un determinato comune, il fatto di essere definito aree interna non si traduce necessariamente in una sua condizione di fragilità endogena. Le caratteristiche considerate per individuare suddette aree, infatti, tengono conto semplicemente della vicinanza ai centri di servizi senza dare alcuna valutazione su altre variabili demografiche e socio-economiche ben più utili a delineare con più precisione le condizioni della popolazione considerata.

Come si è accennato, la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) è stata elaborata nell'ottica di agire su diverse dimensioni, legate alla demografia, all'offerta di servizi di base e alla degenerazione territoriale attraverso il coordinamento e l'interazione tra il livello di intervento locale e nazionale. A tal fine, a partire dalla mappatura definita in base al grado di perifericità dei comuni, sono state individuate 72 Aree Interne sull'intero territorio italiano su cui avviare la sperimentazione attraverso la realizzazione di interventi specifici per il contesto locale. Le Aree selezionate nella Strategia Nazionale comprendono 1.071 comuni e interessano un territorio di circa 51.000 kmq; esse non comprendono solo comuni classificati come aree interne, ma anche comuni Polo e Cintura.

La SNAI segue due direttrici: una atta a promuovere lo sviluppo locale, l'altra volta ad assicurare l'adeguamento dei livelli di alcuni servizi essenziali offerti (salute istruzione e mobilità). Il primo obiettivo viene perseguito attraverso l'utilizzo di fondi comunitari, mentre al secondo è destinato il finanziamento nazionale.

La strategia di rivalutazione delle aree interne è stata recentemente riproposta nel "Piano Sud 2030"<sup>16</sup> il cui punto di partenza è la consapevolezza che le direttrici dello sviluppo passino anche per la valorizzazione e la riqualificazione dei territori periferici del paese, oggi esclusi dai processi di agglomerazione. Per il rilancio delle aree interne risultano essere già state predisposte nuove linee di finanziamento contenute nella Legge di Bilancio 2020 a cui si sommeranno altri fondi, di fonte comunitaria, inclusi nel ciclo di programmazione 2021-2027. Per rafforzare le azioni già contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 il "Piano del Sud" ne prevede altre, come: l'estensione alle aree interne non coinvolte nella sperimentazione in atto; l'introduzione di un sistema di premialità; il rafforzamento del criterio dello spopolamento; la semplificazione del processo di definizione delle strategie d'area; la semplificazione della sottoscrizione degli Accordi di Programma; il rafforzamento del Comitato Tecnico Aree Interne; e infine, il potenziamento del partenariato.

---

UTIC (Unità di Terapia Intensiva Cardiologica). Vengono inoltre assicurate prestazioni di laboratorio di analisi chimico-cliniche e microbiologiche, di diagnostica per immagini, e trasfusionali.

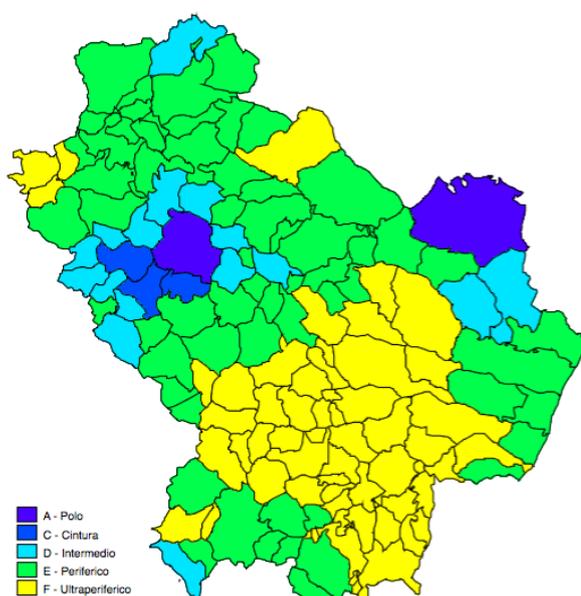
<sup>15</sup> Le stazioni sono classificate sulla base di alcuni parametri come Platinum, Gold, Silver e Bronze. Le stazioni di categoria Silver comprendono impianti caratterizzati di dimensioni medio/piccole spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi urbani/sub-urbani/metropolitani.

<sup>16</sup>"Piano Sud 2030. Sviluppo e coesione per l'Italia", Ministro per il Sud e la Coesione territoriale 2020

## Il caso Basilicata

Come accennato in precedenza, le aree interne rappresentano un fenomeno che interessa tutte le regioni italiane, sebbene emergano delle peculiarità che contraddistinguono alcune di esse, in primis la Basilicata. Su un totale di 131 comuni lucani, infatti, 126 sono classificati come aree interne, ossia hanno un elevato grado di perifericità. Come illustrato in Figura F1, gli unici due Poli della regione sono rappresentati dai capoluoghi di provincia Potenza e Matera e solo 3 sono i comuni cintura, i restanti 126, come riportato in Tabella F.1 costituiscono aree interne.

**Figura F.1 MAPPA DELLA BASILICATA CHE RIPORTA LA DIVISIONE DEI COMUNI SECONDO IL LORO GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

**Figura 1.1 TOTALE DEI COMUNI E DEI COMUNI AREE INTERNE DELLA BAILICATA - VALORI ASSOLUTI**

Comuni	Numero	Percentuale
<b>Comuni della Basilicata</b>	131	
<b>Comuni aree interne:</b>	126	
di cui Intermedi:	16	12,2%*
di cui Periferici:	59	45%*
di cui Ultra Periferici:	51	38,9%*

\* percentuale calcolata sul totale dei comuni

Se si guarda la classificazione dei comuni della Basilicata e la si compara a quella delle altre regioni italiane e alla media nazionale, emerge chiaramente che il dato della Basilicata si distacca in maniera rilevante dagli altri. Come si può osservare dalla Tabella F.2, che riporta le percentuali di comuni in Basilicata e Italia sulla base della classificazione precedentemente descritta, tale differenza è particolarmente profonda non tanto rispetto

## Focus

ai poli, ovvero i centri di servizi essenziali, quanto piuttosto rispetto ai comuni cintura e ai periferici.

I comuni cintura in Basilicata rappresentano il 2,3% del totale dei comuni, allorché se si considera la media di tutte le regioni italiane tale valore sale a 44,2%. Questo dato dimostra che in Basilicata anche comuni geograficamente limitrofi ai poli sono effettivamente distanti dai centri di servizi in termini di tempi di percorrenza, probabilmente in ragione della morfologia del territorio. Il 96% dei comuni si trova in una condizione di perifericità, la qual circostanza determina una condizione di "cittadinanza limitata" per gli abitanti della stragrande maggioranza dei comuni lucani. Inoltre, la percentuale di comuni classificati come periferici e ultra-periferici è la più alta tra tutte le regioni.

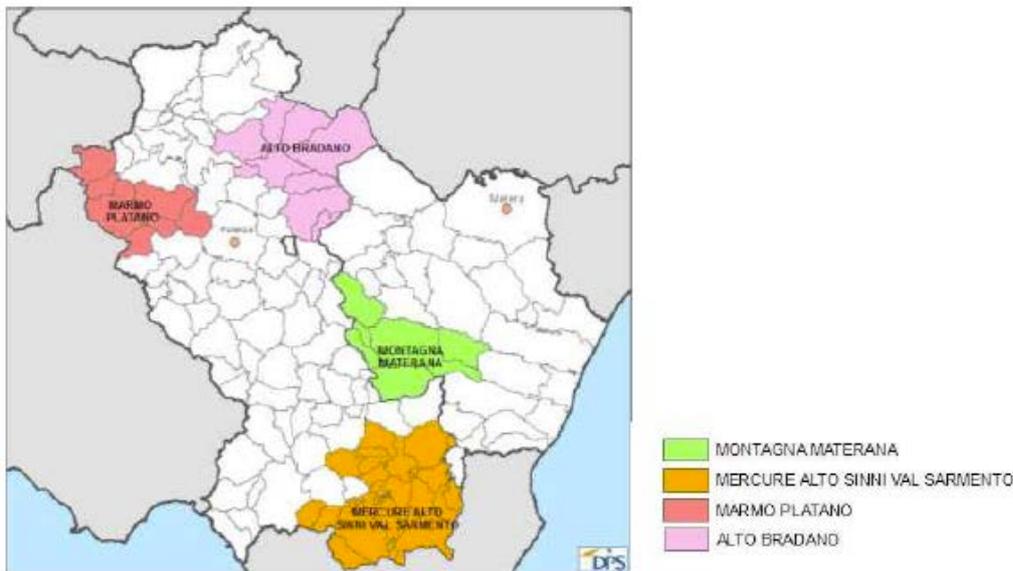
Guardando ai comuni periferici, solo il Molise e la Sardegna raggiungono valori simili (rispettivamente 44,9% e 42,2%) mentre per gli ultra-periferici il distacco aumenta, basti pensare che il valore più alto dopo quello della Basilicata (38,9%) è quello della Sardegna (17,5%).

**Figura 1.2 CLASSIFICAZIONE DEI COMUNI SUL TERRITORIO DELLA BASILICATA E DELL'ITALIA - VALORI PERCENTUALI**

Classe comune	Basilicata	Italia
<b>A - Polo</b>	1,5%	2,7%
<b>B - Polo intercomunale</b>		1,5%
<b>C - Cintura</b>	2,3%	44,2%
<b>D - Intermedio</b>	12,2%	28,8%
<b>E - Periferico</b>	45,0%	18,7%
<b>F - Ultra-periferico</b>	38,9%	3,7%

Al fine di approfondire l'analisi del settore viabilità e trasporti in Basilicata, nei paragrafi successivi vengono analizzati, oltre ad alcuni indicatori di contesto, i dati di spesa in relazione al grado di perifericità di tutti i comuni della Basilicata, con un'attenzione particolare ai finanziamenti stanziati per i comuni che fanno parte delle 4 Aree Interne selezionate per la sperimentazione, illustrate in Figura F.2: Alto Bradano, , Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana. Ad oggi, le uniche Aree Interne che hanno siglato un Accordo di Programma Quadro sono Montagna Materana nel 2019 e Mercure Alto Sinni Val Sarmento nel 2020.

Figura F.2 MAPPA DELLE AREE INTERNE DELLA BASILICATA



Fonte: Regione Basilicata

## F.2 ANALISI DI CONTESTO

Come già accennato, il fatto che un comune venga classificato come area interna non rivela alcuna informazione rispetto alle condizioni socio-economiche delle persone che vi abitano, bensì riporta solo la distanza fisica rispetto all'offerta di alcuni servizi, seppur essenziali. Allo stesso modo, la scelta di un aggregato di comuni come Aree Interne di sperimentazione non costituisce automaticamente segnale che quella determinata zona geografica sia in condizioni peggiori rispetto ad altre.

Vista l'eterogeneità che caratterizza il territorio italiano, vale la pena, tuttavia, indagare se in alcuni casi tale categorizzazione si associ a condizioni di svantaggio demografico e socio-economico. A tal fine, si propone di seguito un'analisi per i comuni della Basilicata sulla base di alcuni indicatori ritenuti di particolare importanza.

Gli indicatori di contesto utilizzati riguardano sia caratteristiche morfologiche che demografiche e socio-economiche che descrivono con maggiore precisione lo stato dei comuni considerati. In particolare, con riferimento alla demografia, si considera la variazione della popolazione di un comune nel periodo 2012-2020 e la densità abitativa come rapporto tra popolazione residente e superficie espressa in kmq. Per l'ambito economico, si utilizza lo scostamento del reddito medio dei comuni considerati da quello medio nazionale e una variabile di disagio sociale che fornisce un quadro più ampio dell'esclusione sociale in cui si affianca agli indicatori sulla povertà altri di esclusione sociale. Infine, per rendere le caratteristiche morfologiche del territorio considerato, si utilizza la deviazione standard delle altitudini di tutti i punti misurati in ogni comune e un indicatore di rischio sismico, in termini di pericolosità, vulnerabilità degli edifici, esposizione a rischio di persone e cose. Di seguito si riportano gli indicatori con le corrispettive fonti:

1. Variazione della popolazione nel periodo tra il 2012 e il 2020. Fonte: Istat

## Focus

2. Scostamento del reddito medio del comune dal reddito medio nazionale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
3. Densità abitativa per chilometro quadrato. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
4. Disagio sociale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
5. Altitudine. Anno di riferimento 2013. Fonte: Istat
6. Rischio sismico. Anno di riferimento 2012. Fonte: Protezione civile

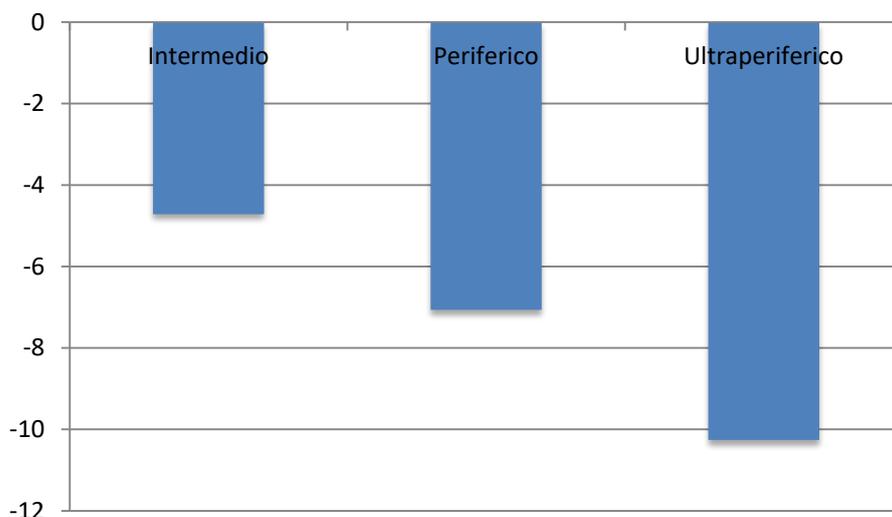
In particolare, gli indicatori selezionati vengono studiati prima rispetto al grado di perifericità dei comuni e poi tra Aree Interne di sperimentazione.

### F.2.1 Indicatori di contesto rispetto al grado di perifericità

Di seguito si illustrano alcune elaborazioni grafiche relative alla dinamica degli indicatori di contesto precedentemente descritti nei comuni aree interne in Basilicata; in particolare, si riporta il valore medio delle variabili considerate. L'analisi include esclusivamente i comuni intermedi, periferici e ultra-periferici, ovvero quelli che hanno una distanza maggiore dai servizi essenziali; sono invece esclusi i poli e le aree cintura.

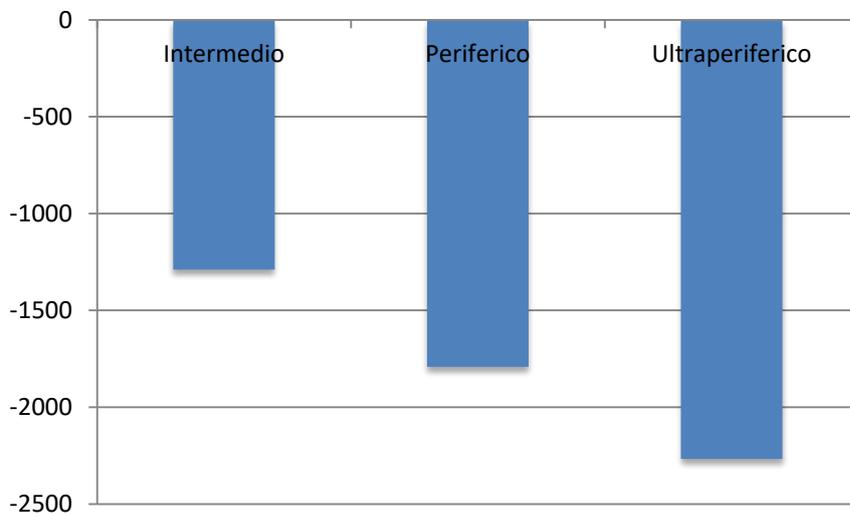
Nei grafici riportati di seguito emerge un dato comune: per tutti gli indicatori selezionati risulta che tanto più aumenta il grado di perifericità di un comune tanto più i fenomeni indagati risultano profondi, con l'unica eccezione del rischio sismico (cfr. Figura F.8). In primis, occorre sottolineare che i dati mostrano che il saldo della popolazione è sempre negativo e dunque si registrano effettivamente fenomeni di spopolamento nelle aree considerate e che il reddito medio è sempre inferiore a quello medio su base nazionale. La variazione della popolazione (cfr. Figura F.3), lo scostamento del reddito medio nazionale (cfr. Figura 1.4) e la densità abitativa (cfr. Figura F.5) sono gli ambiti per i quali la differenza tra aree periferiche emerge in modo più marcato. Per questi indicatori infatti si misura una distanza netta tra il valore dell'aggregato dei comuni intermedi rispetto a quelli delle zone ultra-periferiche.

**Figura F.3 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

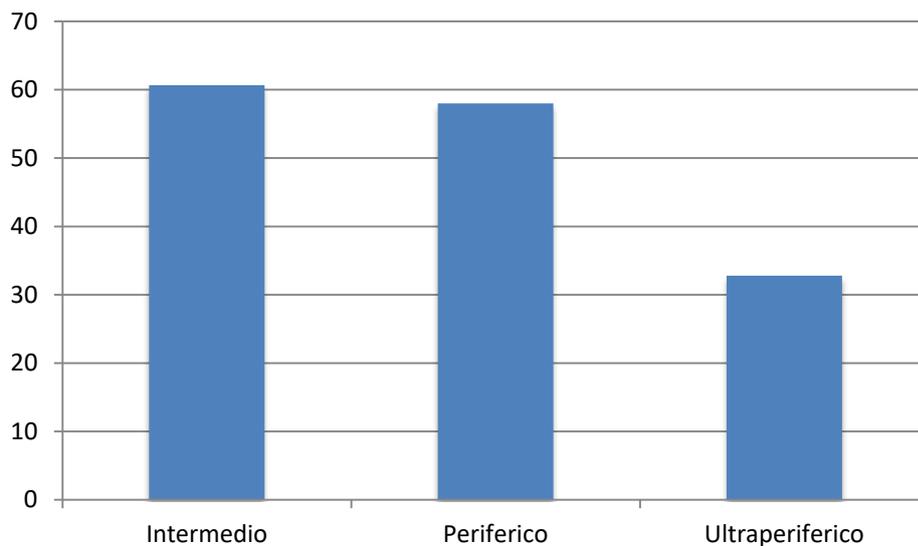
**Figura F.4 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Se per quanto riguarda la variazione della popolazione e la densità abitativa è ragionevole ipotizzare che entrambe si riducano al crescere del grado di perifericità di un comune, altre dinamiche che emergono risultano particolarmente importanti. In primo luogo, è interessante notare che per lo scostamento del reddito medio si osserva una profonda differenza tra i comuni delle aree ultra-periferiche rispetto a quelli delle zone intermedie.

**Figura F.5 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2011)**



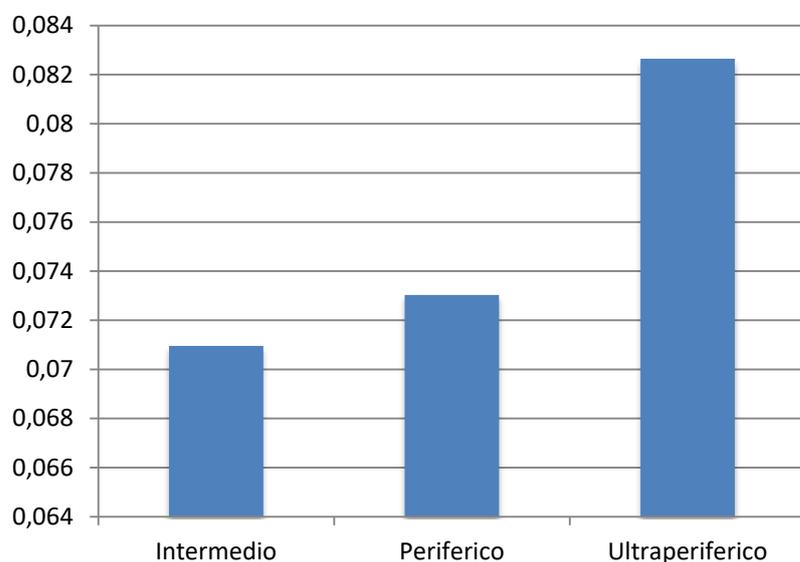
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat - Censimento della Popolazione e delle abitazioni

## Focus

In secondo luogo occorre sottolineare l'importanza dell'indicatore del disagio sociale, riportato in Figura 1.6. In questo caso ad essere rilevante non è solo la differenza che esiste tra aggregati periferici differenti ma il fatto che in tutti e tre i casi il fenomeno risulta essere particolarmente marcato.

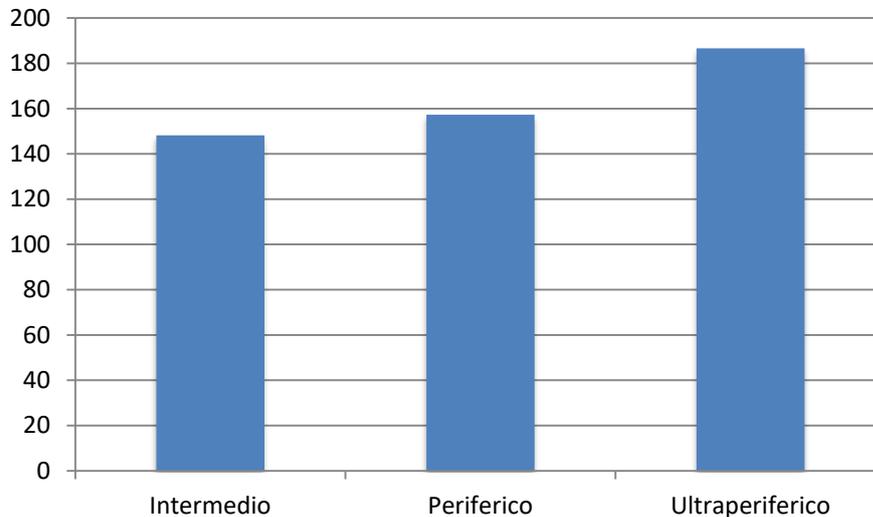
Un terzo elemento che deve essere messo in risalto è infine quello che riguarda l'altitudine che, come emerge dalla Figura f.7, aumenta con l'aumentare del grado di perifericità. Si tratta anche in questo caso di un indicatore che fornisce informazioni preziose perché è ragionevole supporre che i comuni che abbiano una posizione più distante dal livello del mare siano anche quelli che fisicamente dovrebbero essere più lontani da alcuni servizi, e di rimando gli stessi che avrebbero un fabbisogno maggiore rispetto ad altri.

**Figura F.6 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



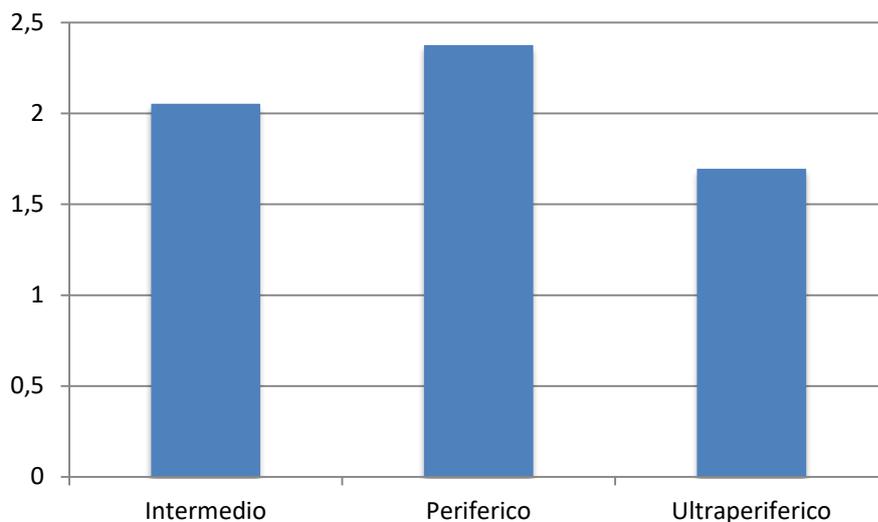
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.7 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2013)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.8 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2012)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione civile

## F.2.2 Indicatori di contesto nelle Aree Interne di sperimentazione

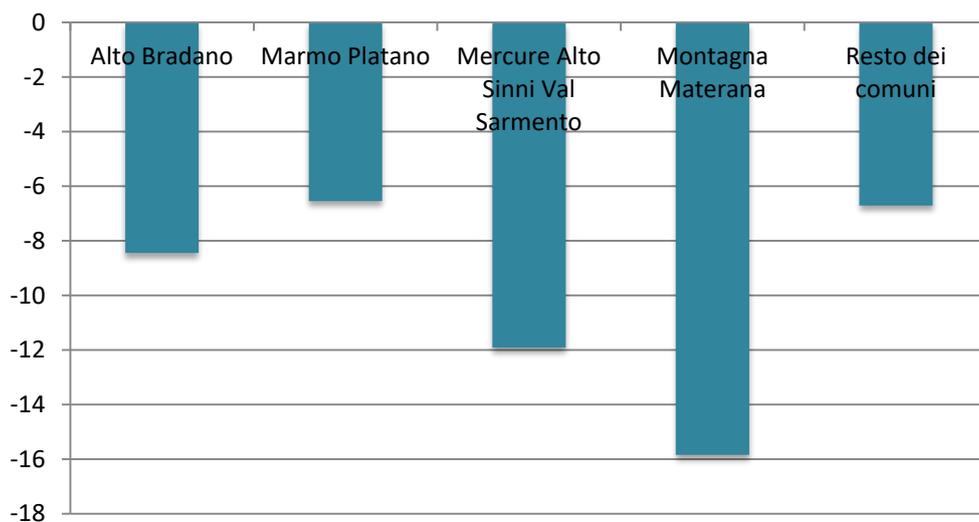
Questa seconda sezione del paragrafo propone la medesima analisi della dinamica degli indicatori di contesto la cui media è calcolata stavolta per le singole Aree Interne di sperimentazione della Basilicata e per l'aggregato dei restanti comuni della regione. Tale operazione risulta interessante in quanto informa su eventuali scostamenti e dinamiche anomale delle aree individuate dalla SNAI rispetto all'andamento regionale degli indicatori di contesto selezionati.

Come emerso nella precedente sezione, anche in questo caso le variabili relative al saldo netto della popolazione (cfr. Figura F.9) e allo scostamento del reddito medio da quello nazionale (cfr. Figura F.10) assumono valore negativo per tutti gli aggregati, delineando

## Focus

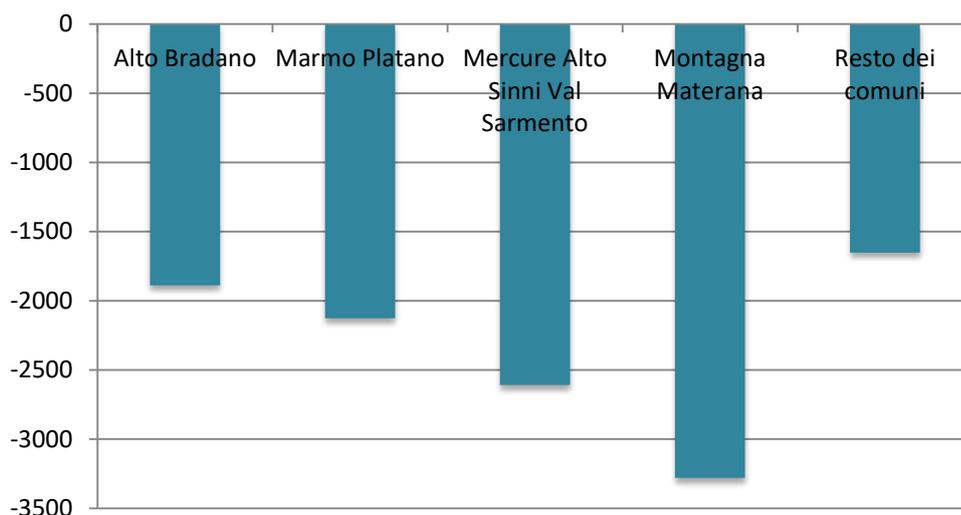
una condizione tendenzialmente negativa per l'intera regione. Inoltre, il dato interessante è che, per entrambe le variabili, il valore medio calcolato per le singole Aree Interne è sempre inferiore a quello calcolato sul resto dei comuni. Ciò significa che le aree scelte per la sperimentazione sembrerebbero trovarsi in una situazione di ulteriore svantaggio rispetto al resto della Basilicata.

**Figura F.9 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.10 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



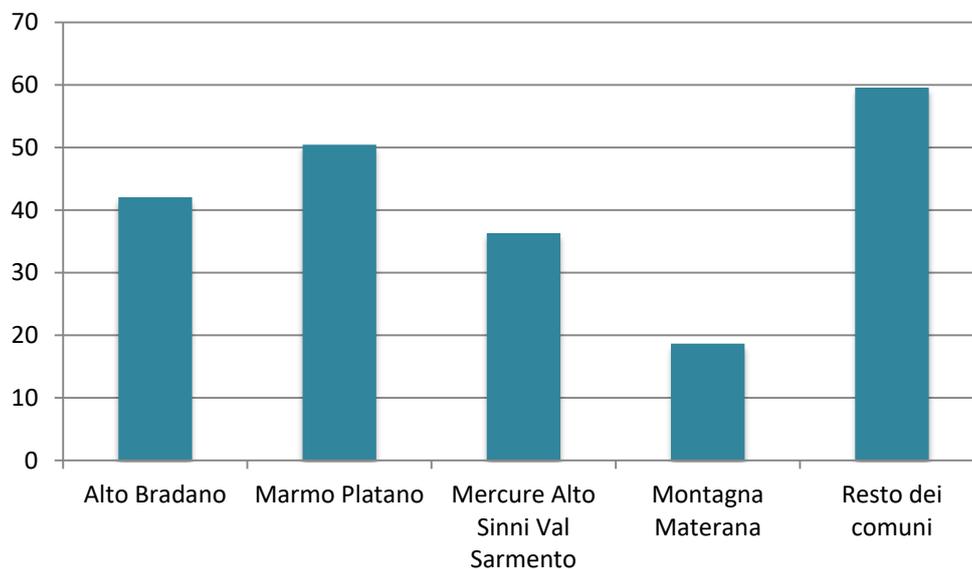
Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Osservando la densità abitativa delle aree considerate, riportata in Figura F.11, il valore medio maggiore è quello relativo all'aggregato dei restanti comuni. Cionondimeno, la

distanza con le Aree Interne è rilevante solo se si considerano Montagna Materana e Mercure Alto Sinni Val Sarmento che mostrano valori molto bassi. Negli altri due casi, i valori medi si avvicinano a quello dei restanti comuni.

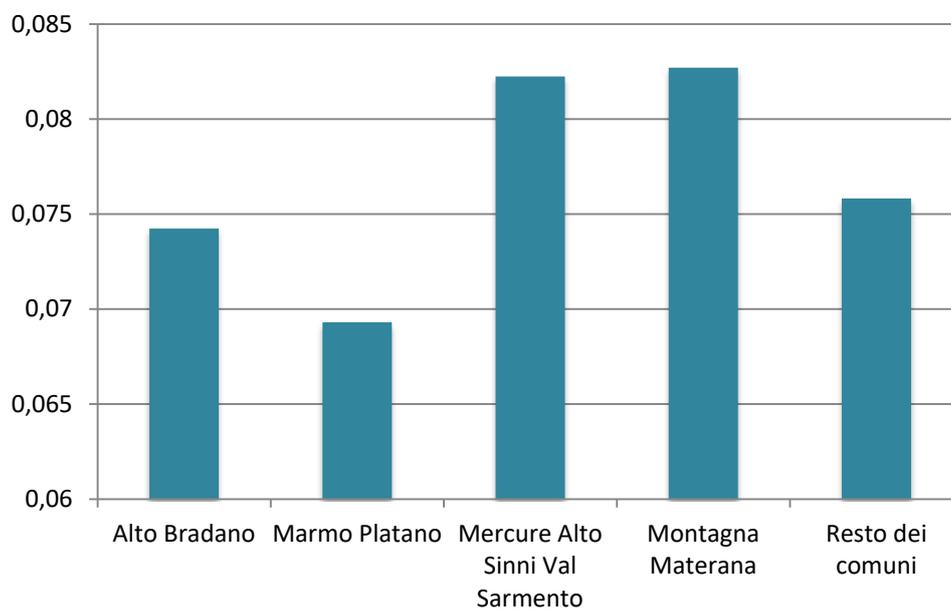
Anche per quanto riguarda il disagio sociale (cfr. Figura F.12), non emergono grosse differenze tra i gruppi di comuni considerati. La variabilità tra gruppi aumenta leggermente se si considerano le variabili morfologiche relative all'altitudine (cfr. Figura F.13) e al rischio sismico (cfr. Figura F.14); tuttavia in nessuno dei due casi emerge una netta differenza tra il gruppo di comuni Aree Interne e il resto dei comuni. Questa circostanza non sorprende in quanto tali caratteristiche prettamente territoriali rilevano più della perifericità geografica dei comuni.

**Figura F.11 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2011)**



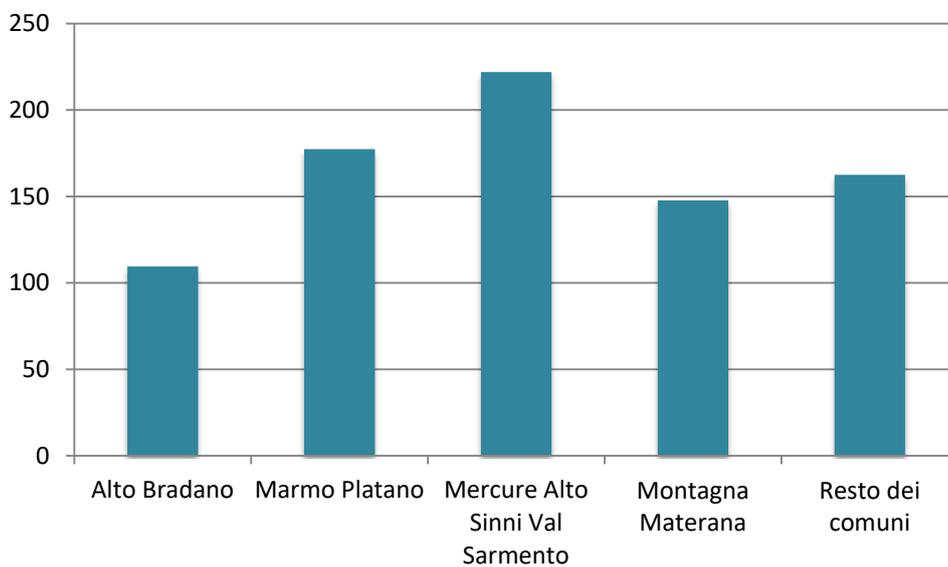
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.12 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



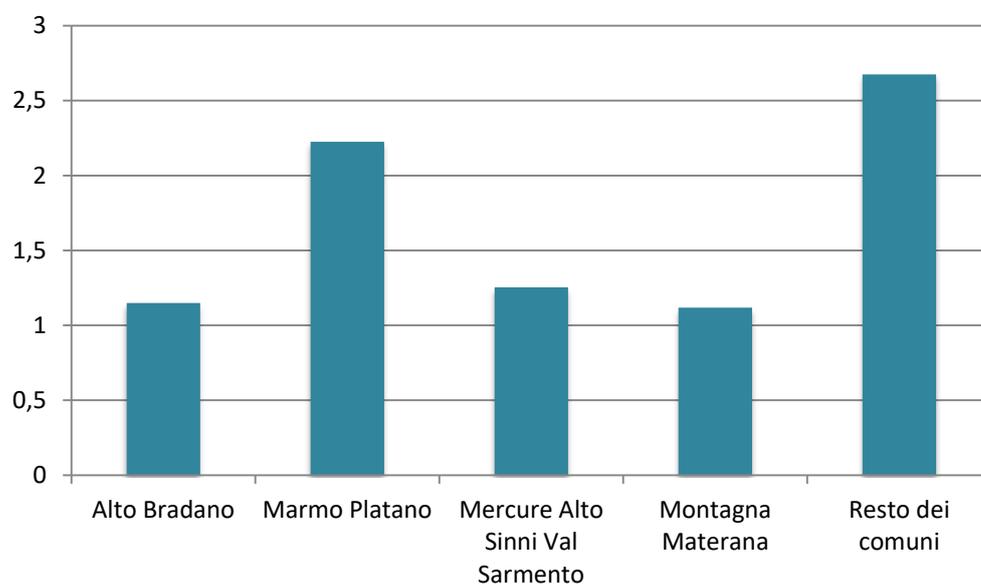
Fonte: elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.13 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2013)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

Figura F.14 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2012)



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione Civile

### F.3 LA SPESA IN TRASPORTI E VIABILITÀ PER I COMUNI DELLA BASILICATA

Delineato il contesto della regione Basilicata, si procede ora ad analizzare, nel settore dei trasporti e della viabilità, l'andamento della spesa pro capite dei comuni rispetto alla loro classificazione sulla base dell'indice di perifericità e delle Aree Interne di sperimentazione.

Vengono presentati sia i flussi di spesa ordinaria, rilevati dai dati di fonte CPT, sia comunitaria, di fonte OC. Entrambe le banche dati possono essere considerate buoni strumenti per interpretare gli andamenti della spesa in riferimento alla suddivisione territoriale definita dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) secondo la quale i fondi comunitari e quelli nazionali assolvono obiettivi di sviluppo differenti.

I conti CPT forniscono un quadro sulla composizione della spesa comunale ordinaria, suddivisa per settori economici, destinata ai singoli comuni dall'insieme della pubblica amministrazione. I dati di fonte OC sono stati utilizzati per analizzare la spesa delle politiche di coesione e sono relativi ai progetti finanziati con fondi comunitari.

La diversa articolazione dei dati ha reso necessario un lavoro preliminare su quelli delle politiche di coesione che consentisse di aggregare i progetti finanziati a livello europeo sulla base dei comuni beneficiari di tali fondi. Questa operazione obbliga ad escludere da OC un numero di osservazioni (85) corrispondenti a tutti i progetti presentati all'Unione Europea da gruppi di comuni e che per questa ragione risulta impossibile assegnare a una delle aree definite dall'indice di perifericità.

Per le prime quattro elaborazioni presentate in questo paragrafo, la spesa pro capite è stata calcolata utilizzando una variabile di rendicontazione espressione dei flussi di cassa annuali; questo consente di ricavare la medesima informazione monetaria sia per la spesa ordinaria che per quella comunitaria.

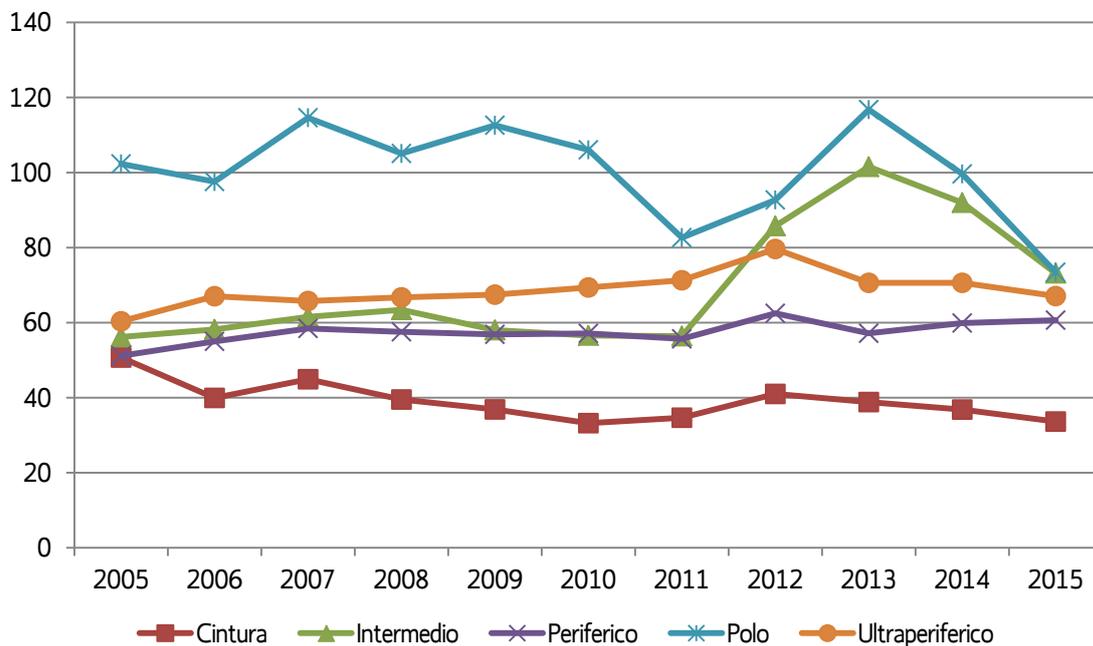
La Figura F.15 mostra, per il periodo 2005-2015<sup>17</sup>, l'andamento della spesa pro capite ordinaria (CPT) per trasporti e viabilità dei comuni della Basilicata suddivisi seguendo la classificazione dell'indice di perifericità. Quello che emerge è un'alta variabilità della spesa pro capite nei diversi comuni aggregati rispetto a suddetto indicatore. Quelli che hanno percepito maggiori fondi ordinari sono in aree periferiche e del polo mentre la cintura risulta essere l'aggregato che in assoluto ne riceve di meno.

Nel dettaglio, calcolando la spesa pro capite media dal 2005 al 2015 per i singoli aggregati, emerge che i comuni della cintura percepiscono 39,1 euro; quelli delle aree intermedie 69,3 euro; l'aggregato di comuni periferici 57,4 euro; per il polo la spesa pro capite media è di 100,3 euro; e infine per i comuni ultraperiferici risulta pari a 68,7 euro. Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2013 per il polo. In linea generale il 2013 è l'anno in cui la spesa media è più alta per tutte le aree interne.

---

<sup>17</sup> Il periodo di riferimento utilizzato è quello per il quale sono al momento disponibili nel Sistema CPT le informazioni disaggregate a livello comunale. Tuttavia il dato, benché non aggiornato, conferma la validità del lavoro di analisi svolto.

Figura F.15 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI CPT

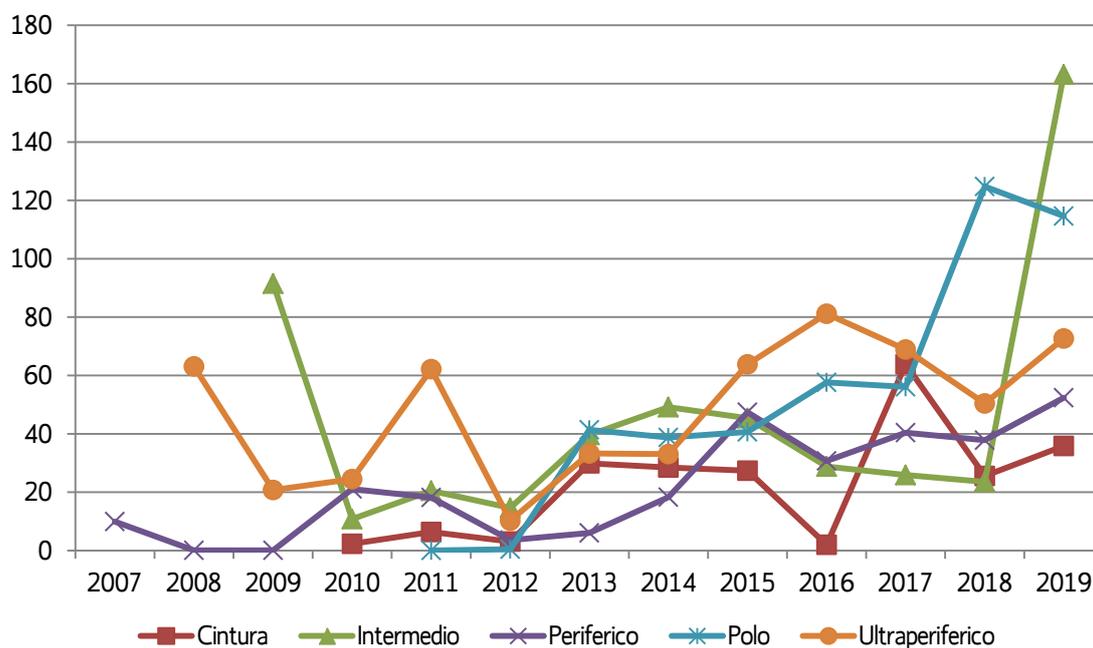


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.16 mostra, per il periodo 2007-2015, l'andamento della spesa pro capite finanziata con fondi comunitari (OC). Nel dettaglio, per tutto l'arco temporale in analisi, il livello di spesa pro capite media nei comuni della cintura è pari a 8,8 euro; quello dei comuni intermedi è di 37,7 euro; per l'aggregato dei comuni periferici è di 22,7 euro; per il polo la spesa pro capite media risulta di 10,5 euro; e infine per i comuni ultraperiferici è pari a 43,6 euro.

Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2015 per le aree periferiche e ultraperiferiche, che rispettivamente realizzano una spesa pro capite di 54,3 e 82,1 euro. Non è un caso che il massimale di spesa per le politiche di coesione si verifichi nel 2015, il così detto anno "n+2" per il ciclo di programmazione 2007-2013. Occorre ricordare infatti che il 31 dicembre del 2015 è decorsa la scadenza definitiva per la rendicontazione dei progetti della Commissione Europea. Le spese che non risultano ammesse entro quella data sono dichiarate automaticamente decadute dalla stessa Commissione.

**Figura F.16 SPESA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

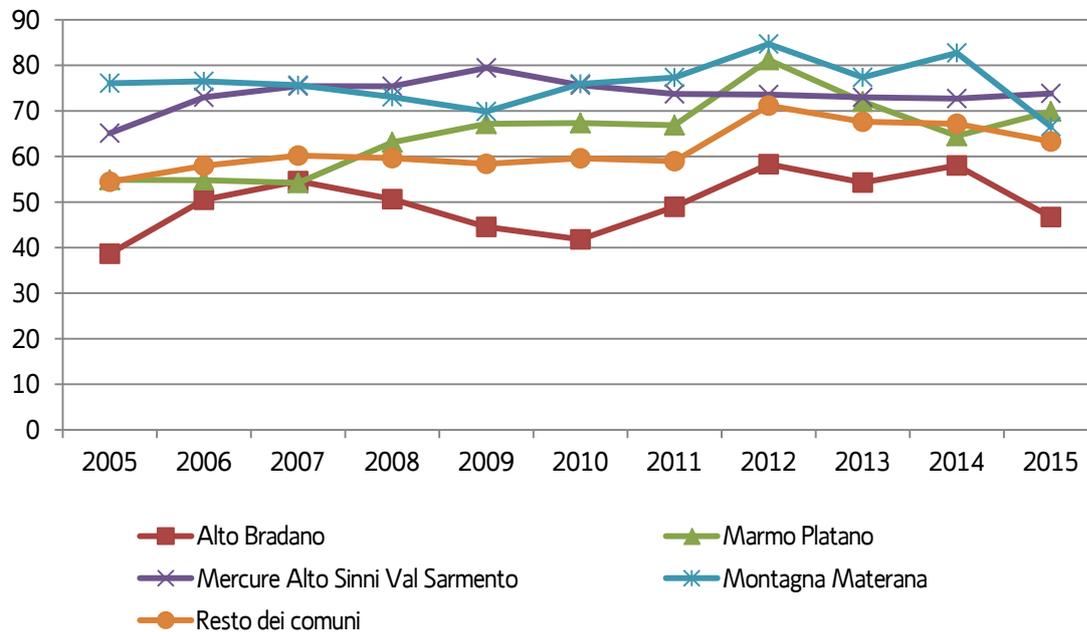
Nel raffronto tra la Figura F.15 e la Figura F.16 emergono alcune differenze. La più importante riguarda i massimali di spesa pro capite che, se guardando ai dati CPT (cfr. Figura F.15) si realizza per le aree intermedie e per quelle del polo, analizzando la fonte OC (cfr. Figura F.16) si compie invece per le aree intermedie e ultra-periferiche. Punto di contatto tra le due fonti di spesa, ordinaria e comunitaria, è invece rappresentato dall'andamento dei comuni della cintura, che per entrambi i flussi di cassa è particolarmente ridotto.

La medesima operazione di analisi è stata replicata considerando solo i comuni individuati nella sperimentazione SNAI e dunque proponendo una classificazione sulla base delle quattro Aree Interne della Basilicata. Illustrato in tal senso, l'andamento della spesa media può mettere in luce dinamiche di spesa delle singole Aree Interne rispetto a quelle dei restanti comuni della regione.

Guardando ai dati CPT di spesa pro capite riportati nella Figura F.17, emerge una certa variabilità tra le Aree Interne nel tempo e rispetto ai livelli di spesa, con un trend tendenzialmente negativo negli ultimi anni, eccezion fatta per qualche segnale di ripresa che riguarda Marmo Platano e Mercure Alto Val Sarmento.

Nel periodo considerato, i più alti livelli di spesa si osservano per la Montagna Materana, che registra un valore medio pari a 76 euro, nonostante il *trend* negativo del 2014-2015 e per Mercure Alto Sinni Val Sarmento, i cui comuni beneficiano di una spesa media pro capite di 73,6 euro. Tranne Alto Bradano, per tutte le Aree Interne si registra un valore medio maggiore rispetto a quello che interessa i restanti comuni della Basilicata. È utile ricordare che l'andamento osservato rispecchia la situazione dei comuni nella fase subito precedente alla definizione delle Aree Interne di sperimentazione, che è avvenuta nel 2014.

Figura F.17 SPESA MEDIA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI CPT

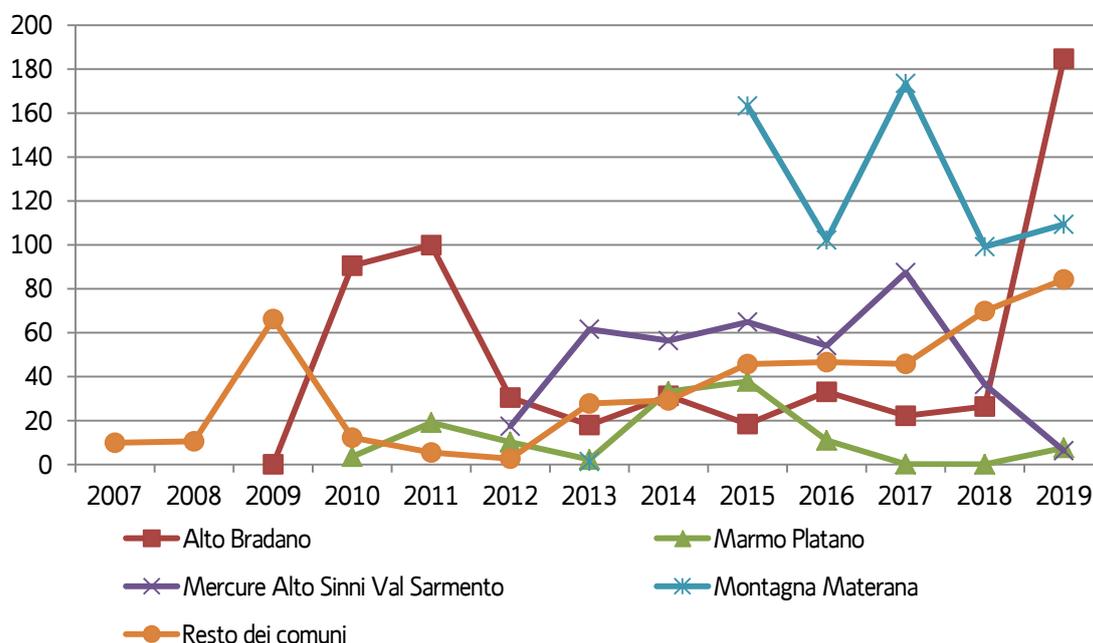


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.18 riporta la variabile di spesa estrapolata da OC e dunque concernente i fondi comunitari, per un orizzonte temporale più ampio che va dal 2007 al 2019. I livelli di spesa sono inferiori se confrontati a quelli CPT per tutti gli aggregati di comuni, eccetto che per Alto Bradano e Montagna Materana dove la spesa media pro capite arriva a superare i 150 euro negli ultimi anni. Per queste due Aree Interne i valori della spesa riportano una grande variabilità probabilmente poiché i valori più alti possono essere spiegati da specifici progetti di dimensioni più ampie.

## Focus

**Figura F.18 SPESA MEDIAPRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## F.4 COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLE POLITICHE DI COESIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA VIABILITÀ PER TIPOLOGIA DI FONDI NEI COMUNI DELLA BASILICATA

Nei grafici finora presentati emerge l'andamento dei flussi di cassa della spesa pro capite ordinaria e delle politiche di coesione per i comuni della Basilicata. Tali finanziamenti sono dunque rappresentativi dei flussi monetari totali, anche quelli di segno opposto che costituiscono la restituzione di somme precedentemente erogate. Nel corso di questo paragrafo si prenderanno in esame i trend di spesa pro capite dal 2007 al 2019 e verranno utilizzate variabili di rendicontazione netta europea, ciascuna delle quali è specifica dei fondi strutturali attivati per i progetti che hanno ottenuto un finanziamento comunitario. I trend di spesa verranno analizzati in primis rispetto al grado di perifericità dei comuni e successivamente con riferimento alle Aree Interne di sperimentazione.

Questo approfondimento verrà condotto con riferimento esclusivo alla spesa comunitaria (OC). Le politiche di coesione finanziano progetti utilizzando l'insieme dei fondi strutturali europei, ciascuno di questi viene predisposto per specifici investimenti. Nel caso del settore della viabilità e dei trasporti in Basilicata quelli utilizzati sono i FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione).

### F.4.1 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

La scomposizione della spesa delle politiche di coesione può fornire informazioni aggiuntive sulla distribuzione dei finanziamenti che pervengono ai comuni. Questo è a maggior ragione importante per una regione come la Basilicata che è caratterizzata da una presenza maggiore di aree periferiche rispetto alla media nazionale. I grafici

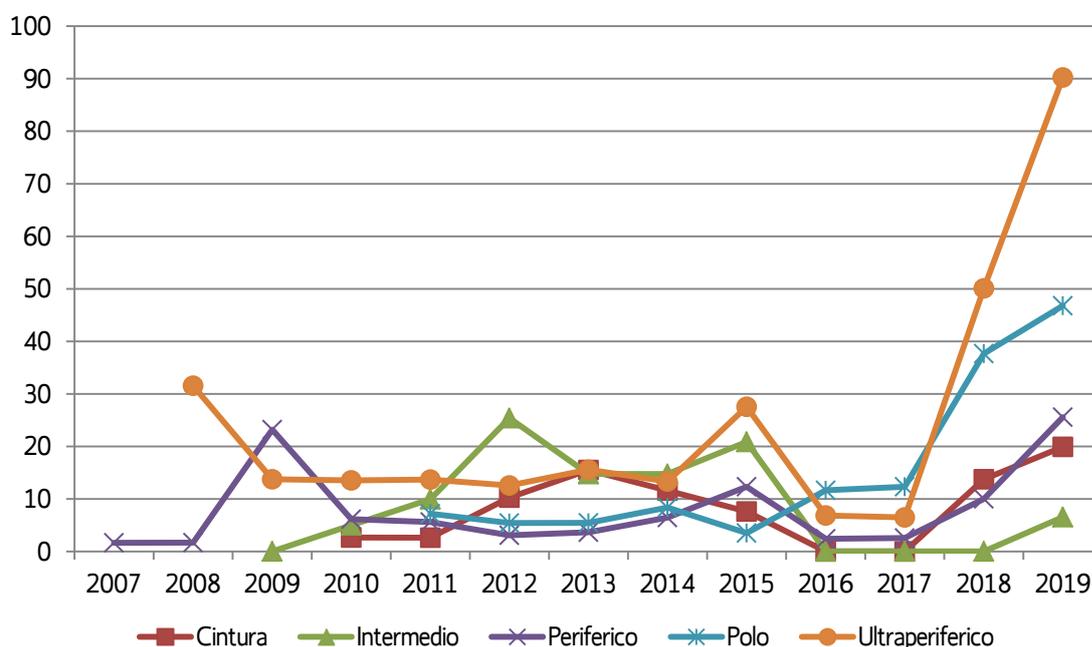
presentati, seguendo la stessa aggregazione dei comuni per grado di perifericità utilizzata nel paragrafo, mostrano la spesa pro capite dei comuni lucani per fondi comunitari e programmi nazionali.

La Figura F.19 riporta l'andamento della spesa pro capite finanziata esclusivamente tramite fondi FESR. I trend di spesa pro capite sono influenzati dal peso dei singoli progetti che hanno ottenuto finanziamenti comunitari, questo si ribadisce perché la dimensione di un unico progetto può determinare dei picchi di spesa pro capite consistenti.

La spesa pro capite media per le aree della cintura risulta essere pari a 18 euro; quella delle aree intermedie è pari a 17,2 euro; per i comuni delle aree periferiche è di 17,9 euro; per il polo è di 27,8 euro; e infine per l'aggregato ultra-periferico la spesa media pro capite è di 50 euro. Il picco massimo si raggiunge nel 2019 per l'aggregato dei comuni dell'area ultra-periferica che arriva ad essere di 191,7 euro.

I fondi FESR attivano un unico programma nazionale, il POR (Programma Operativo Regionale). Il trend di spesa pro capite mostrato nella Figura F.19 è dunque rappresentativo anche delle dinamiche di spesa relative a questo specifico programma nazionale.

**Figura F.19 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FESR. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Similmente alla precedente, l'elaborazione che segue riporta l'andamento di un unico fondo strutturale comunitario, ci si riferisce ai Fondi Sviluppo e Coesione (FSC).

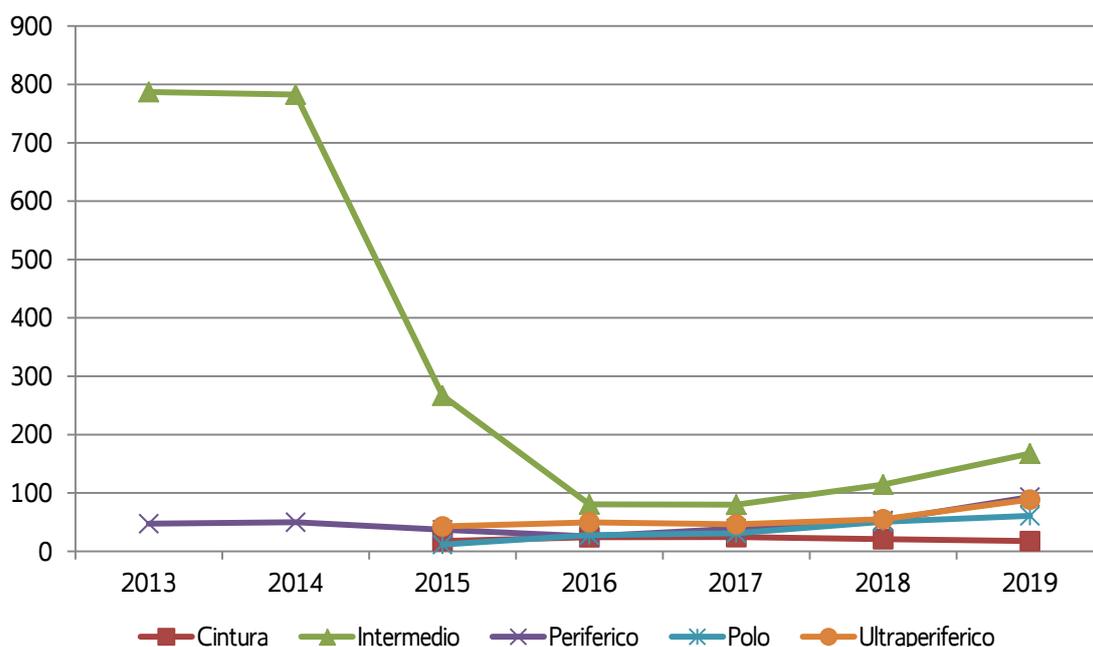
Nella Figura F.20 emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite media è di 21 euro; per quelli dell'area intermedia è pari a 325,5 euro; per l'aggregato periferico è di

## Focus

49,3 euro; per il polo la spesa pro capite media è 36,4 euro; infine per i comuni ultraperiferici risulta essere di 56,4 euro.

Anche in questo caso, come in quello precedente, occorre sottolineare che i progetti finanziati tramite la politica di coesione europea in alcuni casi includono anche progetti di diversi milioni di euro, che inevitabilmente concorrono alla crescita esponenziale della spesa pro capite media a livello comunale.

**Figura F.20 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007-2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FSC. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

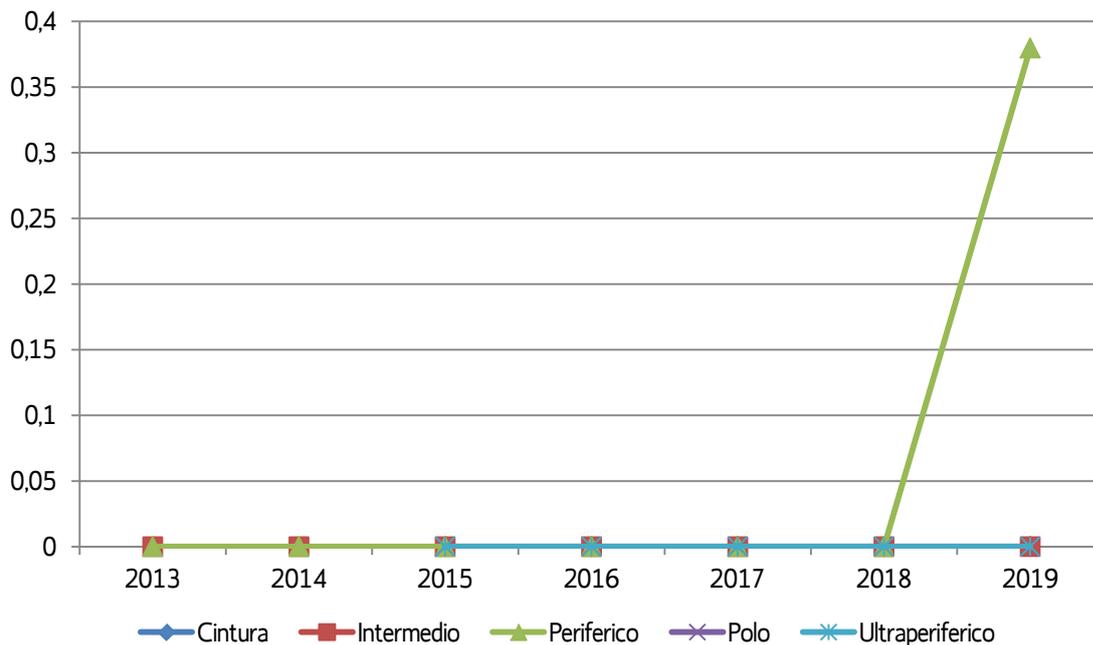
L'ultima elaborazione proposta mostra l'andamento della spesa pro capite dei comuni in Basilicata nella suddivisione per programmi nazionali. Oltre ai POR, i cui *trend* sono già stati commentati nella Figura F.19 per la loro sovrapposizione con i fondi strutturali FESR, in quelle successive (cfr. Figura F.21, Figura F.22, Figura F.23, Figura F.24) vengono mostrate i restanti programmi che sono stati attivati tra il 2007 e il 2019. Nello specifico, i programmi sono i seguenti (tra parentesi si riportano le abbreviazioni dei programmi che si trovano nel grafico):

1. Efficientamento energetico nei comuni (EFF)
2. Programma regionale di attuazione (PRO)
3. Patto Basilicata (PAT)
4. Matera capitale della cultura (MAT)

Dalle figure che seguono emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite relativa ai programmi nazionali diversi dai POR è particolarmente bassa, l'unico programma che contribuisce in termini di spesa è il PRO che in media è pari a 21 euro; anche per i comuni dell'aggregato intermedio la spesa pro capite risulta essere stata finanziata tramite PRO, che per l'arco temporale in analisi è in media di 325,5 euro; per le

aree periferiche risulta un contributo minimo dai programmi EFF di 0,5 euro, un altro seppur ridotto da programmi PAT di 7,6 euro e infine dai programmi PRO, che per i comuni periferici contribuiscono in termini di spesa pro capite media di 38,1 euro; per il polo emerge un contributo per il programma MAT di 1,9 euro (si ricorda che il comune di Matera rientra in questo gruppo di comuni), i programmi PAT contribuiscono in media con 4 euro e infine altri 18,1 euro arrivano da programmi PRO; infine per i comuni dell'area ultraperiferica risulta una spesa pro capite media di 10,9 euro e di 41,7 euro rispettivamente per programmi PAT e PRO.

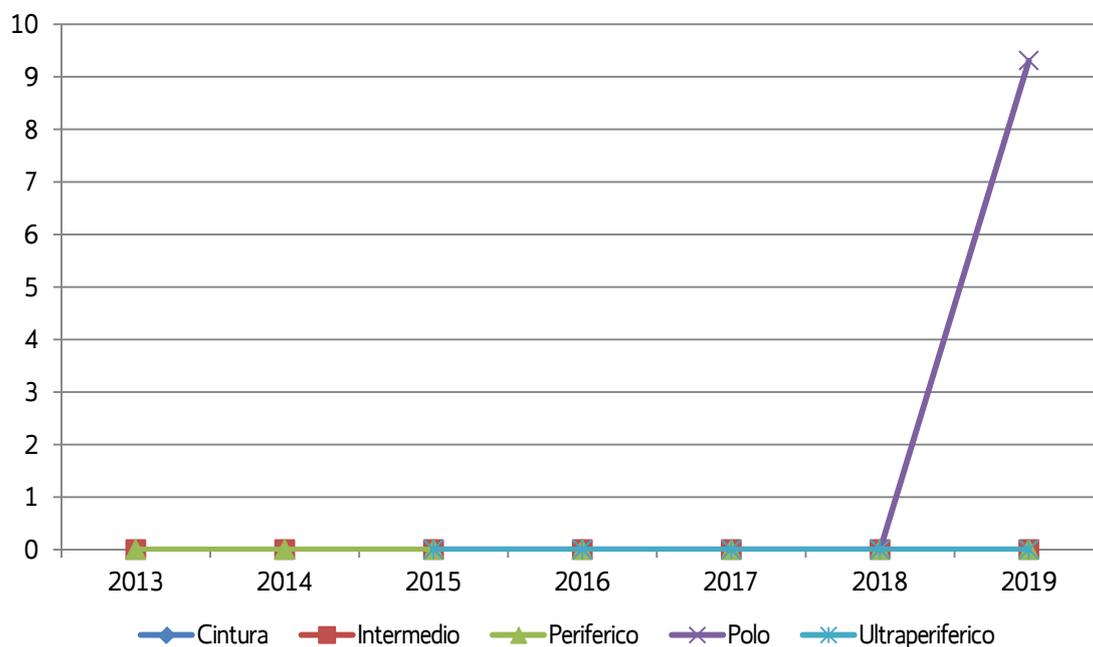
**Figura F.21 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI EFF. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

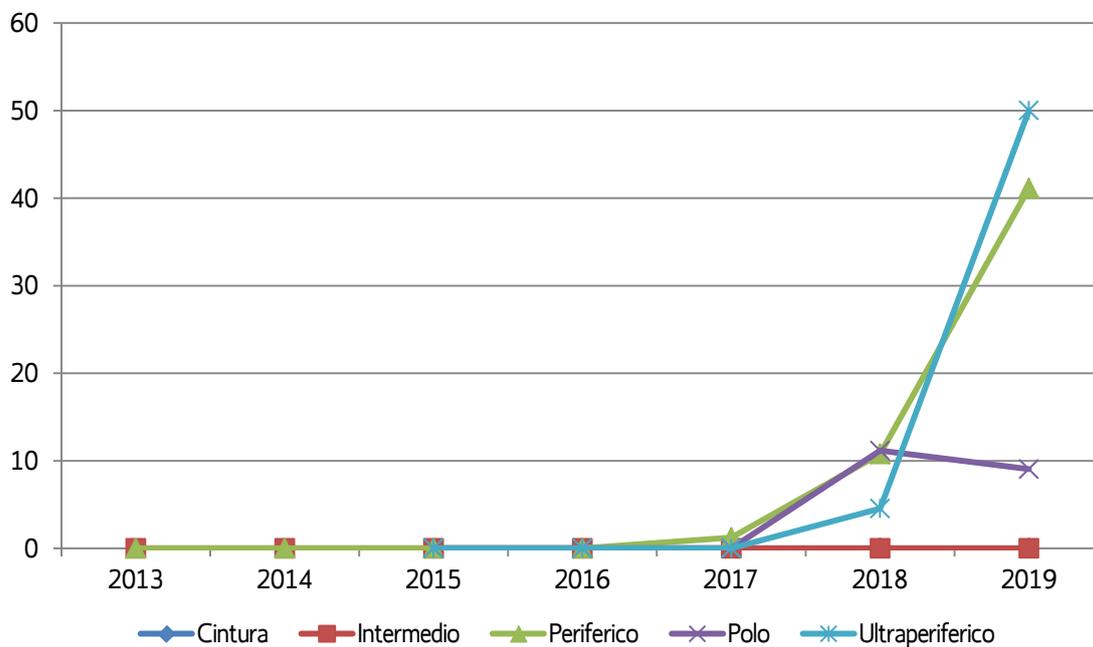
Focus

Figura F.22 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI MAT. DATI OC



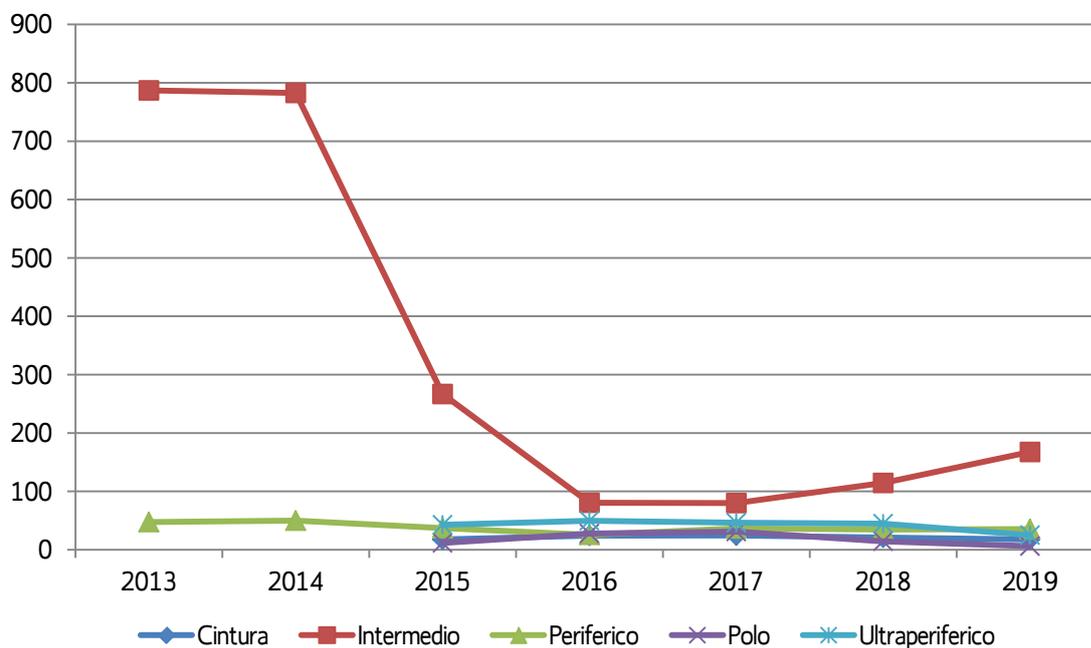
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.23 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

**Figura F.24 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PRO. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

#### F.4.2 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

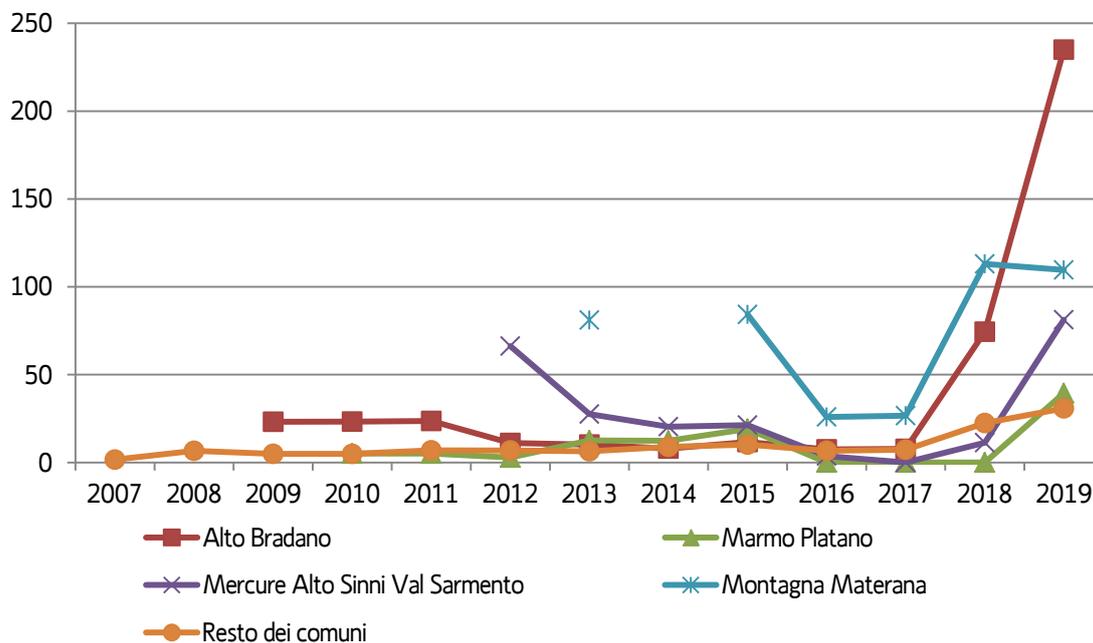
I flussi di spesa delle politiche di coesione vengono qui presentati anche per i comuni delle Aree Interne selezionati per la sperimentazione avviata nel 2014. Ciascuna elaborazione grafica proposta riporta il trend di spesa pro capite per singola Area Interna e per l'aggregato comprendente i restanti comuni lucani.

Per quanto riguarda i fondi FESR, come illustra la Figura F.25, l'andamento della spesa pro capite segue un trend crescente negli ultimi anni, salvo una diminuzione del livello per la Montagna Materana nel 2019. In due casi - Alto Bradano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento - si denota un balzo del livello di spesa che arriva a superare rispettivamente i 300 euro e i 400 euro nel 2019. I comuni afferenti all'Area Interna di Marmo Platano e quelli che non fanno parte della sperimentazione registrano livelli di spesa pro capite bassi se comparati con le altre Aree Interne, non superando i 100 euro in entrambi i casi.

Nella Figura F.26 si riporta l'andamento della spesa pro capite per i finanziamenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). Per Alto Bradano, Marmo Platano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento questi non superano l'ammontare di 50 euro, mentre hanno rilevanza maggiore per Montagna Materana e per i restanti comuni.

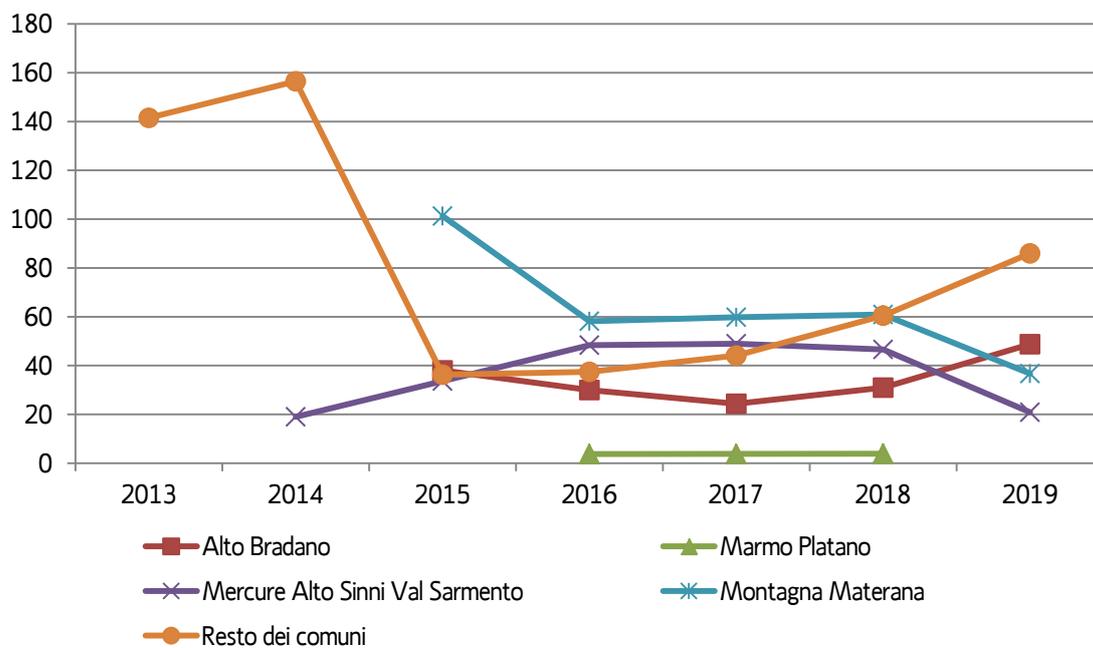
Focus

**Figura F.25 AMMONTARE IN EURO PRO CAPITE DEL FINANZIAMENTO EUROPEO PER VIABILITÀ E TRASPORTI A VALERE SUL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - DATI OC 2007 - 2019**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

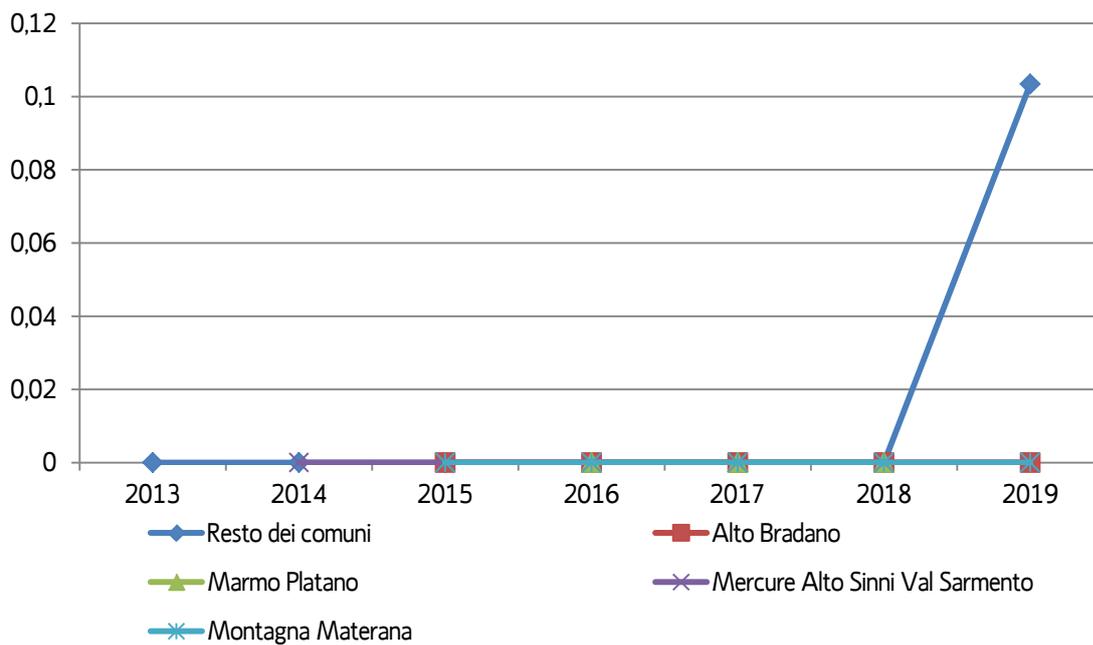
**Figura F.26 AMMONTARE IN EURO DEL FINANZIAMENTO A VALERE SUL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) - DATI OC 2007-2019**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Come già verificato precedentemente con l'analisi per indice di perifericità, la spesa relativa a programmi diversi dal POR, e dunque dai fondi a valere sul FESR, si assesta su livelli estremamente bassi, come è agevole osservare nelle figure seguenti, che aumentano lievemente solo per quanto riguarda i programmi EFF (cfr. Figura F.27), MAT (cfr. Figura F.28) e PAT (cfr. Figura F.29) se si considera l'aggregato che comprende il resto dei comuni lucani e ancora il programma PAT per l'Area Interna Alto Bradano.

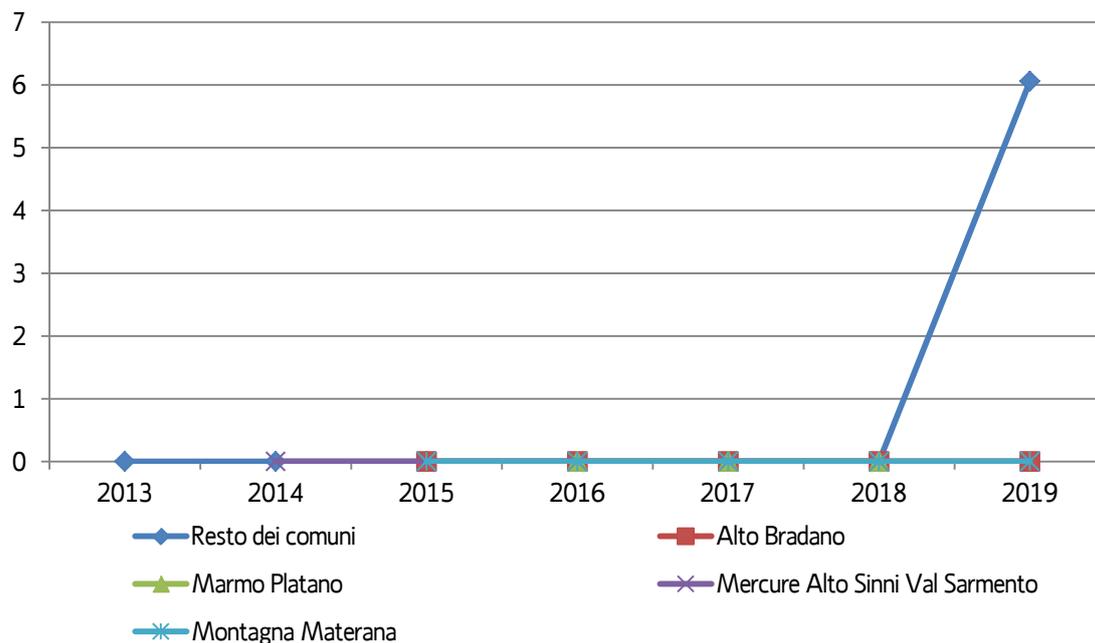
**Figura F.27 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI EFF. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

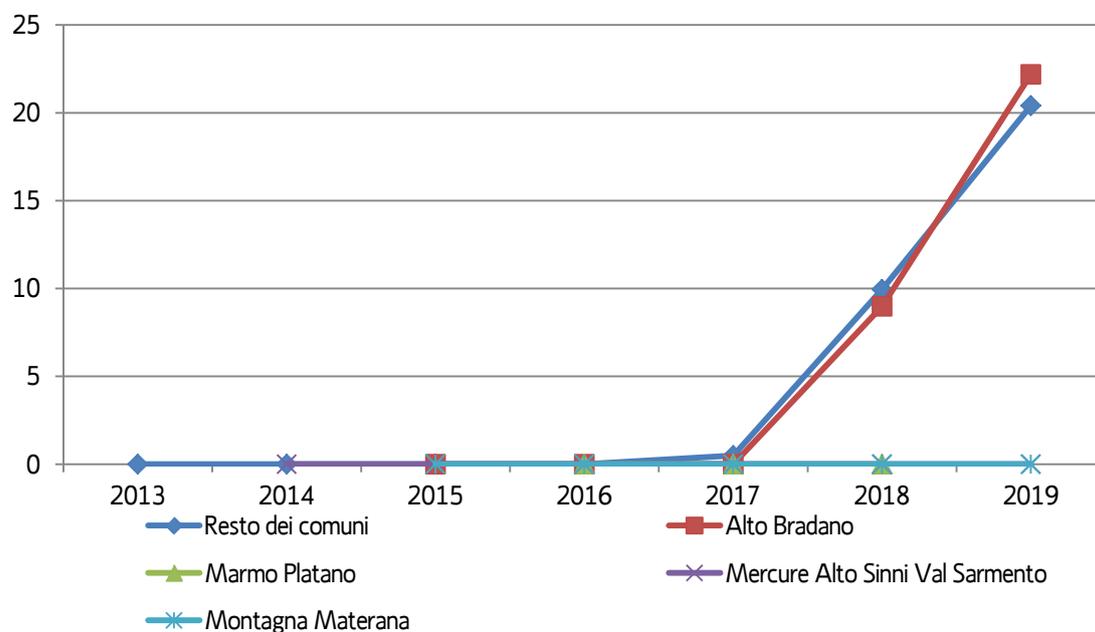
Focus

Figura F.28 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI MAT. DATI OC



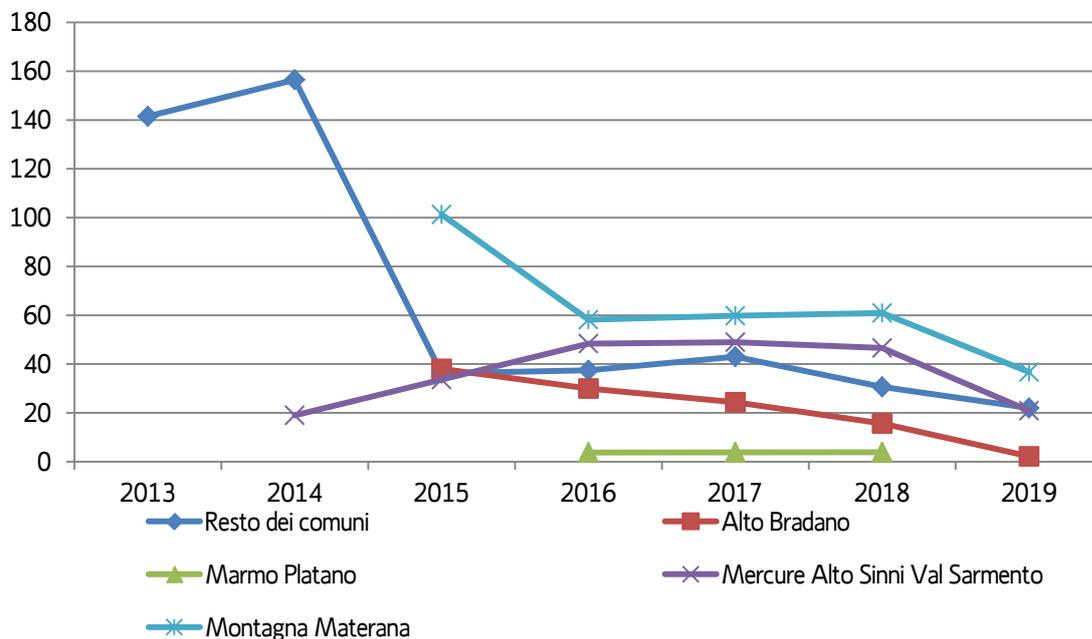
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.29 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.30 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PRO. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## F.5 CONCLUSIONI

Questo focus prende in esame l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nei comuni della Basilicata per il settore della viabilità e degli altri trasporti. L'analisi è stata condotta sulla base della suddivisione dei comuni così come definita dalla Strategia Nazionale delle Aree Interne, prendendo in considerazione sia la suddivisione per grado di perifericità che le Aree Interne di sperimentazione.

Il caso studio è particolarmente adatto a questo tipo di analisi data l'alta concentrazione in Basilicata di territori che rientrano negli aggregati periferici, secondo gli indicatori definiti dalla SNAI. La seconda motivazione per la quale l'andamento della spesa è stato analizzato secondo i criteri della SNAI è poi legata al settore di interesse: la mobilità infatti è uno dei servizi essenziali che vengono considerati nella Strategia Nazionale nell'ottica di valutare l'appartenenza di un territorio ad un aggregato periferico o centrale.

Da quanto emerge nel recente Piano del Sud 2030, si rileva che per i territori periferici del paese sono state destinate, e altre lo saranno, delle risorse finanziarie volte a facilitare nel prossimo futuro l'inclusione di queste aree nel tessuto economico e sociale del paese. Tali finanziamenti sono sia nazionali, e quindi contenuti nella spesa ordinaria, sia derivanti dalle politiche di coesione con riferimento particolare all'utilizzo di fondi FSC. Questi sono i motivi per cui l'analisi che è stata proposta integra due differenti banche dati: la prima guarda agli andamenti della spesa ordinaria con riferimento all'universo dei dati CPT, la seconda invece è attinente ai finanziamenti comunitari e verifica i livelli di spesa guardando ai dati OC.

L'analisi condotta propone un approfondimento sui flussi di spesa pro capite, sia ordinaria che comunitaria, che tiene conto sia dell'aggregazione dei comuni lucani secondo il loro grado di perifericità (Cintura, Polo, Intermedio, Periferico e Ultra-periferico) sia delle Aree

## Focus

Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI. Dai risultati dell'analisi non emerge una dinamica univoca per la quale i comuni più periferici registrano livelli di spesa pro capite più alti e inoltre rispetto alle Aree Interne di sperimentazione si osserva una certa variabilità nei trend di spesa. In generale, il trend di spesa ordinaria segue un andamento tendenzialmente decrescente per tutti gli aggregati considerati, mentre la spesa delle politiche di coesione registra andamenti crescenti per aree periferiche e ultra-periferiche, sebbene tali andamenti siano influenzati dall'entità dei singoli progetti.

L'universo dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, risulta essere utile nella comprensione dell'evoluzione delle dinamiche di spesa che hanno interessato e interessano tutt'oggi i comuni, specialmente quelli periferici. Inoltre, nel medio e lungo periodo tali informazioni potranno servire a seguire l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nelle Aree Interne e a valutare le strategie messe in campo dalla stipula degli Accordi di Programma Quadro, che verosimilmente potrebbero determinare un effetto sull'andamento della spesa destinata ai territori coinvolti, anche nel settore in questione.

Il passaggio preliminare all'indagine sui flussi di spesa ha riguardato un'analisi di contesto che ha consentito di estendere l'indagine anche a indici di carattere socio-economico e demografico che non sono inclusi nella definizione dell'indice di perifericità. Tale indicatore infatti tiene conto, per la costruzione degli aggregati, esclusivamente della distanza fisica di un dato territorio da servizi quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie.

Ciò che emerge è che, diversamente da quanto accade nel resto del paese, al Sud e in Basilicata in particolare, in media, all'aumentare del grado di perifericità geografica dei territori si associa un grado di maggiore difficoltà dal punto di vista socio-economico. La mancanza di omogeneità dei territori periferici su scala territoriale, emersa dal confronto tra il dato nazionale e il dato locale mette in dubbio l'adeguatezza del considerare allo stesso modo territori parimenti distanti dai centri di servizi essenziali e tuttavia molto differenti dal punto di vista delle condizioni socio-economiche.

Secondo gli autori di questo focus, al fine di arricchire il discorso sulle aree interne è imprescindibile tenere conto anche di altri elementi che sono costitutivi della divaricazione che persiste tra i centri e le periferie del paese.

## APPENDICE CAPITOLO 1

Tabella A.1.1 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	797.9	859.0	908.7	1101.3	1148.0	1147.6	1323.1	970.3	890.0	857.5	843.8	817.5	694.4	686.9	592.9	550.3	560.1	546.7	577.4
02 - Valle d'Aosta	199.9	152.2	265.0	232.7	222.1	262.0	231.4	207.9	165.2	189.4	162.2	177.2	210.3	171.1	177.3	161.6	174.2	162.8	231.7
03 - Lombardia	1555.5	1732.5	1776.0	1998.3	2074.1	1965.7	2156.2	2053.4	2431.3	2191.3	2074.3	2213.2	2160.1	2109.5	1872.8	1781.4	1423.0	1459.4	1376.5
05 - Veneto	931.5	1084.4	1234.6	1392.6	1601.1	1599.8	1552.6	1820.8	1952.3	2911.6	1693.7	1753.7	1647.7	1466.1	1423.2	1247.0	1127.9	908.3	997.1
06 - Friuli-Venezia Giulia	402.0	425.7	365.5	404.8	480.1	566.8	441.4	876.2	607.1	624.5	511.5	643.6	735.2	575.5	512.0	378.4	394.9	367.8	485.1
07 - Liguria	448.4	406.5	457.5	362.6	459.4	394.8	350.3	409.7	432.0	336.2	376.2	313.2	340.8	253.4	295.4	280.1	313.6	270.9	221.1
08 - Emilia-Romagna	861.3	912.6	1105.0	1216.8	1424.0	1345.3	1382.3	1349.8	1412.3	1259.9	1091.2	937.3	1008.7	902.7	828.5	700.6	674.6	613.9	705.1
09 - Toscana	728.7	844.6	904.4	866.5	989.4	856.6	908.2	900.3	924.3	817.0	759.8	779.5	764.2	725.8	775.1	618.4	593.5	571.2	593.9
10 - Umbria	269.3	321.4	267.8	284.0	294.7	254.8	263.0	291.1	313.1	287.2	258.7	258.8	211.4	221.3	199.3	157.5	167.3	125.5	191.6
11 - Marche	288.1	325.4	350.2	418.2	439.6	387.0	381.4	404.5	392.2	337.1	276.7	267.5	279.3	239.8	270.5	213.5	242.9	216.5	319.2
12 - Lazio	1078.3	1092.9	1000.9	1089.1	1219.7	1457.6	1288.4	1330.9	965.3	1242.8	1298.4	1222.0	1064.2	1111.6	979.0	889.6	751.8	875.7	897.7
13 - Abruzzo	361.8	405.0	357.3	335.2	378.4	365.7	397.2	361.6	333.8	320.8	316.4	295.6	320.4	286.5	285.4	252.0	194.8	173.7	233.6
14 - Molise	143.4	161.4	127.5	126.4	168.6	183.7	184.8	156.7	178.3	177.0	130.4	148.0	113.2	91.2	88.9	100.1	93.9	71.0	89.0
15 - Campania	926.4	870.4	867.2	880.2	1015.2	978.2	975.1	995.2	994.7	989.8	964.9	892.8	801.6	774.1	728.1	872.1	775.9	727.1	776.8
16 - Puglia	586.6	508.7	512.6	445.5	478.6	527.8	531.2	485.0	545.1	564.6	473.9	433.7	400.7	432.4	478.7	504.0	402.7	403.8	363.2
17 - Basilicata	172.6	203.5	190.7	173.8	215.5	255.9	251.3	273.2	268.1	217.7	188.9	163.9	182.5	184.7	213.4	215.9	180.5	159.7	163.2
18 - Calabria	620.5	894.8	886.9	728.9	744.1	922.6	1034.2	1250.5	1441.6	1404.5	1530.4	1826.9	1912.1	1341.0	1202.0	1072.0	955.8	536.8	424.3
19 - Sicilia	1034.8	1224.8	1140.1	1113.1	1013.4	1186.3	1109.0	808.8	773.6	780.7	842.9	930.5	920.7	964.4	982.3	744.6	711.4	662.7	550.7
20 - Sardegna	596.1	615.9	510.4	561.3	610.3	753.8	697.6	589.9	590.3	569.7	497.5	497.8	505.1	395.2	468.0	527.5	426.3	348.5	310.7
21 - Prov. Auton. di Trento	346.3	428.4	471.9	494.8	581.7	489.5	576.0	550.6	582.5	497.2	412.5	423.0	403.6	372.6	340.9	394.6	348.1	325.9	359.4
22 - Prov. Auton. di Bolzano	492.3	492.6	518.0	451.7	461.5	445.2	473.9	473.0	487.0	458.9	432.8	416.9	400.8	403.5	384.4	373.5	401.5	397.0	418.4
<b>Centro-Nord</b>	<b>8399.6</b>	<b>9078.3</b>	<b>9625.5</b>	<b>10313.3</b>	<b>11395.3</b>	<b>11172.6</b>	<b>11328.1</b>	<b>11638.6</b>	<b>11554.6</b>	<b>12010.4</b>	<b>10191.8</b>	<b>10223.4</b>	<b>9920.9</b>	<b>9240.0</b>	<b>8651.4</b>	<b>7746.6</b>	<b>7173.5</b>	<b>6841.8</b>	<b>7374.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4442.1</b>	<b>4884.5</b>	<b>4592.8</b>	<b>4364.4</b>	<b>4624.1</b>	<b>5174.0</b>	<b>5180.4</b>	<b>4920.9</b>	<b>5125.5</b>	<b>5024.8</b>	<b>4945.3</b>	<b>5189.2</b>	<b>5156.3</b>	<b>4469.5</b>	<b>4446.8</b>	<b>4288.2</b>	<b>3741.1</b>	<b>3083.4</b>	<b>2911.4</b>
<b>Italia</b>	<b>12841.8</b>	<b>13962.7</b>	<b>14218.3</b>	<b>14677.7</b>	<b>16019.4</b>	<b>16346.6</b>	<b>16508.5</b>	<b>16559.5</b>	<b>16680.1</b>	<b>17035.2</b>	<b>15137.1</b>	<b>15412.6</b>	<b>15077.1</b>	<b>13709.5</b>	<b>13098.2</b>	<b>12034.8</b>	<b>10914.7</b>	<b>9925.1</b>	<b>10285.6</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.2 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	761.3	824.3	877.3	1057.3	1114.1	1119.9	1295.0	942.0	865.5	832.9	817.4	792.6	671.4	665.4	571.4	529.8	537.6	521.9	555.7
02 - Valle d'Aosta	110.1	65.6	51.6	56.4	52.4	67.3	49.1	45.2	55.0	50.3	43.7	45.0	74.0	56.0	58.5	46.1	57.9	49.7	53.7
03 - Lombardia	1309.5	1399.8	1447.2	1604.7	1660.1	1536.7	1736.7	1576.1	1924.0	1718.7	1516.3	1545.7	1517.3	1467.4	1361.0	1170.1	1058.0	1053.4	968.7
05 - Veneto	719.9	808.9	890.9	927.6	1100.9	1029.6	1075.4	1236.1	1340.6	1275.9	843.4	863.1	823.5	743.3	715.4	621.5	833.4	621.6	725.2
06 - Friuli-Venezia Giulia	256.6	275.3	221.6	264.6	342.2	425.7	361.9	362.0	337.2	324.7	285.5	334.5	312.4	226.7	217.0	171.3	163.3	168.0	172.6
07 - Liguria	425.0	386.6	439.0	340.7	439.5	379.5	336.1	392.9	413.0	322.6	348.1	295.4	323.9	228.7	270.5	256.3	281.1	239.5	190.5
08 - Emilia-Romagna	719.2	777.1	926.4	1053.9	1153.3	1099.4	1093.8	1026.8	1046.5	1019.2	900.4	750.7	753.8	715.9	687.5	552.6	535.9	476.5	554.5
09 - Toscana	626.3	725.7	774.6	725.8	825.3	760.5	800.5	741.9	813.5	714.0	663.4	633.4	598.4	577.6	611.5	524.3	487.4	467.4	490.2
10 - Umbria	262.3	315.0	261.9	278.7	289.2	250.3	257.6	286.2	307.9	282.0	253.3	253.8	206.6	217.0	195.0	153.2	162.6	120.2	186.9
11 - Marche	273.1	305.1	325.4	387.0	416.4	359.7	350.4	368.6	353.6	305.2	249.0	241.5	255.0	218.1	247.0	192.2	219.2	192.8	280.3
12 - Lazio	882.0	894.6	799.8	912.5	1034.3	1346.7	1166.3	1201.7	862.6	1112.1	1181.0	1106.7	962.4	996.8	898.0	809.1	650.3	777.2	805.9
13 - Abruzzo	354.2	396.1	349.5	327.4	370.3	359.2	389.4	354.5	326.7	313.5	308.7	288.3	313.5	280.1	278.9	245.3	187.5	165.6	226.7
14 - Molise	141.5	159.7	126.0	125.0	167.1	182.5	182.7	154.8	176.6	175.7	129.0	146.4	111.6	89.7	87.4	98.5	90.2	69.1	87.1
15 - Campania	815.5	752.7	742.4	760.7	874.8	858.0	858.8	890.3	889.6	832.4	723.2	761.5	636.9	670.7	622.0	679.5	583.3	526.3	589.2
16 - Puglia	565.9	487.7	494.0	427.8	460.2	512.8	513.6	469.1	529.2	548.3	456.9	418.4	385.7	418.6	464.7	489.7	386.7	386.1	347.6
17 - Basilicata	169.2	200.1	187.5	170.9	212.5	253.5	248.0	270.2	265.1	214.8	186.0	161.3	180.5	182.5	211.1	213.6	177.9	156.8	160.2
18 - Calabria	608.3	881.1	874.9	717.2	732.0	912.9	1022.0	1239.4	1431.2	1394.1	1519.5	1816.6	1902.2	1331.7	1192.4	1062.5	945.4	525.2	413.6
19 - Sicilia	791.9	898.3	903.0	836.4	706.3	953.2	926.2	690.7	641.4	629.6	726.0	825.9	793.7	875.2	888.0	631.1	573.2	535.5	445.9
20 - Sardegna	586.0	605.3	500.8	552.2	600.7	745.5	687.6	580.5	580.6	559.5	487.2	486.9	493.0	382.9	458.2	516.0	416.8	337.5	301.9
21 - Prov. Auton. di Trento	276.2	362.2	399.3	421.4	495.3	423.3	499.0	450.6	455.7	376.3	296.8	315.7	276.3	245.8	224.5	252.7	210.7	198.9	209.0
22 - Prov. Auton. di Bolzano	418.0	422.6	445.2	375.1	372.4	373.8	370.7	360.8	355.9	327.1	308.3	302.5	264.9	266.3	259.8	222.4	269.4	290.0	274.2
<b>Centro-Nord</b>	<b>7039.5</b>	<b>7562.9</b>	<b>7860.3</b>	<b>8405.7</b>	<b>9295.4</b>	<b>9172.5</b>	<b>9392.5</b>	<b>8990.9</b>	<b>9131.1</b>	<b>8660.9</b>	<b>7706.6</b>	<b>7480.6</b>	<b>7040.0</b>	<b>6624.8</b>	<b>6317.0</b>	<b>5501.6</b>	<b>5466.7</b>	<b>5177.1</b>	<b>5467.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4032.4</b>	<b>4381.1</b>	<b>4178.1</b>	<b>3917.5</b>	<b>4124.0</b>	<b>4777.6</b>	<b>4828.3</b>	<b>4649.4</b>	<b>4840.3</b>	<b>4667.9</b>	<b>4536.5</b>	<b>4905.3</b>	<b>4817.1</b>	<b>4231.4</b>	<b>4202.8</b>	<b>3936.2</b>	<b>3361.0</b>	<b>2702.1</b>	<b>2572.2</b>
<b>Italia</b>	<b>11071.9</b>	<b>11944.0</b>	<b>12038.4</b>	<b>12323.2</b>	<b>13419.4</b>	<b>13950.1</b>	<b>14220.8</b>	<b>13640.4</b>	<b>13971.4</b>	<b>13328.8</b>	<b>12243.0</b>	<b>12385.9</b>	<b>11857.1</b>	<b>10856.2</b>	<b>10519.8</b>	<b>9437.7</b>	<b>8827.7</b>	<b>7879.1</b>	<b>8039.6</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.3 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	36.6	34.8	31.4	44.0	34.0	27.7	28.1	28.3	24.5	24.6	26.4	24.9	23.0	21.5	21.5	20.5	22.5	24.8	21.7
02 - Valle d'Aosta	89.8	86.6	213.4	176.3	169.7	194.7	182.3	162.7	110.2	139.1	118.5	132.1	136.4	115.2	118.8	115.5	116.3	113.1	178.0
03 - Lombardia	246.0	332.7	328.8	393.5	413.9	428.9	419.5	477.2	507.3	472.7	558.0	667.5	642.8	642.1	511.8	611.3	365.0	406.0	407.8
05 - Veneto	211.6	275.5	343.8	465.1	500.2	570.2	477.2	584.7	611.7	1635.7	850.2	890.6	824.1	722.8	707.8	625.5	294.6	286.7	272.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	145.3	150.5	143.9	140.2	137.8	141.1	79.4	514.2	269.9	299.8	226.1	309.1	422.9	348.8	295.0	207.1	231.6	199.9	312.6
07 - Liguria	23.4	19.9	18.5	21.9	19.9	15.2	14.2	16.9	19.0	13.6	28.1	17.8	16.9	24.8	24.9	23.8	32.5	31.4	30.6
08 - Emilia-Romagna	142.2	135.5	178.5	162.9	270.7	245.9	288.6	322.9	365.8	240.7	190.8	186.6	254.9	186.9	141.0	148.0	138.8	137.4	150.6
09 - Toscana	102.3	119.0	129.8	140.7	164.0	96.0	107.6	158.5	110.8	102.9	96.4	146.0	165.8	148.3	163.5	94.1	106.2	103.8	103.7
10 - Umbria	7.0	6.4	5.9	5.3	5.5	4.4	5.3	5.0	5.2	5.2	5.5	5.0	4.8	4.3	4.3	4.4	4.7	5.3	4.6
11 - Marche	15.0	20.2	24.8	31.1	23.1	27.3	31.0	35.9	38.6	31.9	27.8	26.1	24.3	21.7	23.6	21.3	23.7	23.7	38.8
12 - Lazio	196.3	198.3	201.1	176.6	185.4	110.9	122.1	129.2	102.7	130.6	117.4	115.3	101.8	114.8	81.1	80.5	101.5	98.6	91.8
13 - Abruzzo	7.6	8.8	7.8	7.8	8.1	6.5	7.8	7.1	7.1	7.4	7.7	7.3	6.9	6.4	6.5	6.7	7.3	8.1	7.0
14 - Molise	1.9	1.7	1.5	1.5	1.5	1.2	2.1	1.9	1.6	1.3	1.4	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	3.6	1.9	1.9
15 - Campania	111.0	117.7	124.8	119.5	140.4	120.2	116.2	105.0	105.0	157.4	241.6	131.2	164.7	103.4	106.0	192.6	192.5	200.8	187.6
16 - Puglia	20.7	21.1	18.6	17.7	18.3	15.0	17.6	15.9	15.9	16.3	17.0	15.4	15.0	13.8	14.0	14.3	15.9	17.7	15.6
17 - Basilicata	3.4	3.4	3.2	2.9	3.0	2.4	3.3	3.0	3.0	2.9	3.0	2.6	2.0	2.2	2.4	2.3	2.6	2.9	2.9
18 - Calabria	12.2	13.7	12.0	11.7	12.1	9.7	12.2	11.1	10.5	10.4	10.8	10.2	9.9	9.4	9.5	9.5	10.4	11.6	10.7
19 - Sicilia	243.0	326.5	237.1	276.7	307.1	233.1	182.8	118.2	132.2	151.1	117.0	104.6	127.0	89.2	94.3	113.5	138.2	127.2	104.8
20 - Sardegna	10.0	10.6	9.6	9.1	9.5	8.3	10.0	9.4	9.8	10.1	10.3	10.9	12.0	12.3	9.8	11.6	9.5	11.0	8.8
21 - Prov. Auton. di Trento	70.2	66.2	72.6	73.4	86.5	66.2	77.0	100.0	126.8	120.9	115.6	107.3	127.3	126.9	116.4	141.9	137.4	127.0	150.4
22 - Prov. Auton. di Bolzano	74.4	70.0	72.7	76.6	89.1	71.4	103.2	112.2	131.2	131.8	124.5	114.4	135.9	137.2	124.7	151.1	132.1	107.0	144.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>1360.1</b>	<b>1515.4</b>	<b>1765.2</b>	<b>1907.6</b>	<b>2099.9</b>	<b>2000.1</b>	<b>1935.6</b>	<b>2647.6</b>	<b>2423.5</b>	<b>3349.5</b>	<b>2485.3</b>	<b>2742.8</b>	<b>2880.8</b>	<b>2615.2</b>	<b>2334.4</b>	<b>2245.0</b>	<b>1706.8</b>	<b>1664.7</b>	<b>1906.7</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>409.7</b>	<b>503.4</b>	<b>414.7</b>	<b>446.8</b>	<b>500.1</b>	<b>396.4</b>	<b>352.2</b>	<b>271.5</b>	<b>285.2</b>	<b>356.9</b>	<b>408.9</b>	<b>283.9</b>	<b>339.2</b>	<b>238.1</b>	<b>244.0</b>	<b>352.0</b>	<b>380.2</b>	<b>381.3</b>	<b>339.2</b>
<b>Italia</b>	<b>1769.8</b>	<b>2018.8</b>	<b>2179.9</b>	<b>2354.5</b>	<b>2600.0</b>	<b>2396.5</b>	<b>2287.7</b>	<b>2919.1</b>	<b>2708.7</b>	<b>3706.4</b>	<b>2894.1</b>	<b>3026.6</b>	<b>3220.0</b>	<b>2853.4</b>	<b>2578.4</b>	<b>2597.0</b>	<b>2087.0</b>	<b>2046.0</b>	<b>2245.9</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.4 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	189.0	203.7	215.4	259.4	268.5	267.3	307.4	223.8	203.3	195.0	191.5	185.2	156.9	154.9	133.8	124.7	127.3	124.7	132.3
02 - Valle d'Aosta	1678.8	1275.9	2210.4	1923.2	1815.8	2119.9	1858.3	1657.7	1307.9	1492.3	1276.3	1391.8	1647.0	1333.8	1380.8	1264.8	1370.2	1287.3	1840.3
03 - Lombardia	173.1	192.1	196.0	218.9	224.5	210.5	229.2	216.6	254.2	227.3	213.6	226.2	219.1	212.3	187.5	178.0	142.1	145.5	137.0
05 - Veneto	207.2	240.0	271.5	303.0	344.2	340.6	328.3	381.4	404.5	599.2	347.4	358.7	335.9	297.9	288.9	253.4	229.7	185.1	203.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	340.7	360.0	308.1	339.6	400.8	471.7	366.2	722.9	497.4	510.0	417.7	525.8	600.1	468.6	416.9	309.1	323.8	302.3	399.0
07 - Liguria	283.2	258.2	291.6	230.9	291.3	249.6	221.4	258.7	272.0	211.2	236.2	196.7	214.0	159.1	186.1	177.6	200.0	173.5	142.3
08 - Emilia-Romagna	217.7	229.0	274.9	299.9	346.8	324.4	330.6	319.6	330.1	291.3	250.4	213.8	228.8	203.6	186.2	157.5	151.7	137.9	158.2
09 - Toscana	208.6	241.5	257.9	245.5	277.9	238.9	252.0	247.8	251.9	221.0	204.4	208.9	204.2	193.6	206.6	165.0	158.6	152.7	159.1
10 - Umbria	327.5	389.5	323.2	339.6	348.4	298.8	306.7	336.7	357.9	325.5	291.6	290.6	236.7	247.1	222.4	176.4	188.0	141.5	216.9
11 - Marche	197.2	223.0	240.0	283.9	295.5	258.3	253.2	266.5	255.6	218.2	178.7	172.5	179.9	154.3	174.3	138.0	157.6	141.1	208.8
12 - Lazio	210.7	213.6	195.1	210.9	233.9	277.0	243.0	248.4	177.8	226.4	234.4	218.5	187.0	191.2	166.5	151.0	127.6	148.5	152.5
13 - Abruzzo	286.9	320.9	282.4	263.3	295.0	283.5	306.6	277.1	253.4	242.2	238.3	222.1	240.3	214.7	214.1	189.6	147.1	131.7	177.9
14 - Molise	445.2	503.3	398.3	394.7	526.9	575.7	581.3	493.3	561.3	559.0	413.4	470.7	360.1	289.8	283.1	320.2	301.6	229.5	289.7
15 - Campania	162.2	152.6	152.1	153.9	176.6	169.7	169.1	172.2	171.8	170.6	165.9	153.2	137.2	132.1	124.1	148.9	132.7	124.6	133.6
16 - Puglia	145.5	126.4	127.4	110.5	118.4	130.3	131.0	119.3	133.7	138.2	115.7	105.7	97.7	105.6	117.0	123.4	98.9	99.6	89.9
17 - Basilicata	287.5	340.1	319.8	292.2	362.9	432.5	427.1	466.1	458.2	373.1	324.9	282.5	315.1	319.2	369.6	375.4	315.5	280.8	288.8
18 - Calabria	306.6	444.4	442.5	364.4	372.7	464.2	523.0	632.7	728.5	710.7	775.6	926.7	969.2	678.1	607.5	543.2	485.7	273.8	217.4
19 - Sicilia	207.6	246.3	229.6	223.9	203.4	237.8	222.0	161.5	154.0	154.9	166.8	183.8	181.5	189.5	192.9	146.5	140.4	131.4	109.8
20 - Sardegna	364.2	377.3	313.0	343.7	373.1	460.0	424.9	358.4	357.5	344.5	300.6	300.6	304.6	237.8	281.3	317.7	257.5	211.1	189.0
21 - Prov. Auton. di Trento	733.1	900.8	984.5	1020.3	1183.6	984.1	1146.6	1083.8	1132.7	957.0	787.6	801.8	759.8	697.0	635.1	733.7	646.5	604.4	664.8
22 - Prov. Auton. di Bolzano	1070.8	1066.2	1114.1	963.5	975.7	931.6	980.9	967.8	985.7	920.3	861.3	823.3	785.8	785.3	743.5	718.7	768.4	754.8	790.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>230.9</b>	<b>249.0</b>	<b>263.1</b>	<b>279.7</b>	<b>306.0</b>	<b>297.5</b>	<b>299.8</b>	<b>305.4</b>	<b>300.1</b>	<b>309.6</b>	<b>261.2</b>	<b>260.7</b>	<b>251.4</b>	<b>232.5</b>	<b>217.0</b>	<b>194.4</b>	<b>180.2</b>	<b>171.9</b>	<b>185.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>215.9</b>	<b>237.9</b>	<b>223.9</b>	<b>212.4</b>	<b>224.5</b>	<b>250.8</b>	<b>251.0</b>	<b>237.9</b>	<b>247.1</b>	<b>241.8</b>	<b>237.6</b>	<b>248.9</b>	<b>247.0</b>	<b>213.8</b>	<b>212.6</b>	<b>205.4</b>	<b>179.8</b>	<b>148.7</b>	<b>141.0</b>
<b>Italia</b>	<b>225.5</b>	<b>245.0</b>	<b>249.0</b>	<b>255.7</b>	<b>276.9</b>	<b>280.9</b>	<b>282.5</b>	<b>281.7</b>	<b>281.6</b>	<b>285.9</b>	<b>253.0</b>	<b>256.6</b>	<b>249.9</b>	<b>226.1</b>	<b>215.5</b>	<b>198.2</b>	<b>180.0</b>	<b>164.0</b>	<b>170.2</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.5 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	180.3	195.5	207.9	249.1	260.5	260.9	300.8	217.2	197.7	189.4	185.5	179.5	151.7	150.0	129.0	120.0	122.2	119.1	127.3
02 - Valle d'Aosta	924.7	550.1	430.7	465.9	428.2	544.5	394.4	360.1	435.6	396.3	343.8	353.7	579.2	436.2	455.3	360.9	455.2	392.8	426.5
03 - Lombardia	145.7	155.2	159.8	175.8	179.7	164.5	184.6	166.2	201.1	178.3	156.1	158.0	153.9	147.7	136.3	116.9	105.7	105.1	96.4
05 - Veneto	160.1	179.0	195.9	201.8	236.6	219.2	227.4	259.0	277.8	262.6	173.0	176.5	167.9	151.1	145.2	126.3	169.7	126.7	147.8
06 - Friuli-Venezia Giulia	217.5	232.8	186.8	222.0	285.7	354.2	300.3	298.7	276.3	265.2	233.1	273.3	254.9	184.6	176.7	139.9	133.9	138.0	141.9
07 - Liguria	268.4	245.5	279.8	216.9	278.6	239.9	212.4	248.0	260.0	202.6	218.5	185.5	203.4	143.6	170.4	162.5	179.2	153.4	122.6
08 - Emilia-Romagna	181.8	195.0	230.5	259.7	280.9	265.1	261.6	243.2	244.6	235.6	206.6	171.2	171.0	161.4	154.5	124.2	120.5	107.1	124.4
09 - Toscana	179.3	207.5	220.9	205.7	231.8	212.1	222.1	204.2	221.7	193.2	178.4	169.7	159.9	154.1	163.0	139.9	130.2	125.0	131.3
10 - Umbria	318.9	381.8	316.1	333.2	341.9	293.6	300.5	330.9	351.9	319.6	285.4	285.0	231.3	242.3	217.6	171.5	182.7	135.6	211.6
11 - Marche	186.9	209.2	223.0	262.7	279.9	240.1	232.7	242.9	230.4	197.6	160.8	155.7	164.2	140.3	159.1	124.2	142.3	125.6	183.4
12 - Lazio	172.4	174.8	155.9	176.7	198.3	255.9	220.0	224.3	158.9	202.6	213.2	197.9	169.1	171.4	152.7	137.4	110.3	131.8	136.9
13 - Abruzzo	280.8	313.9	276.3	257.1	288.7	278.4	300.6	271.7	247.9	236.6	232.5	216.7	235.1	209.9	209.3	184.6	141.5	125.6	172.6
14 - Molise	439.3	498.0	393.5	390.2	522.2	571.9	574.6	487.3	556.1	555.0	408.9	465.5	355.0	285.1	278.4	315.0	290.0	223.3	283.6
15 - Campania	142.7	132.0	130.2	133.0	152.2	148.9	148.9	154.1	153.6	143.5	124.4	130.7	109.0	114.4	106.0	116.0	99.8	90.2	101.3
16 - Puglia	140.4	121.2	122.8	106.2	113.9	126.6	126.6	115.4	129.8	134.2	111.6	102.0	94.1	102.3	113.6	119.9	95.0	95.2	86.1
17 - Basilicata	281.8	334.4	314.5	287.3	357.9	428.4	421.5	461.0	453.1	368.2	319.8	278.0	311.5	315.4	365.5	371.4	310.9	275.7	283.5
18 - Calabria	300.6	437.6	436.5	358.5	366.6	459.3	516.8	627.1	723.2	705.5	770.1	921.5	964.2	673.3	602.7	538.3	480.4	267.9	211.9
19 - Sicilia	158.8	180.6	181.8	168.2	141.8	191.0	185.4	137.9	127.7	125.0	143.7	163.1	156.4	172.0	174.3	124.2	113.2	106.2	88.9
20 - Sardegna	358.1	370.8	307.1	338.1	367.2	454.9	418.8	352.6	351.6	338.4	294.4	294.0	297.3	230.4	275.4	310.7	251.8	204.5	183.6
21 - Prov. Auton. di Trento	584.6	761.5	833.1	868.9	1007.7	850.9	993.3	887.0	886.1	724.3	566.8	598.4	520.1	459.7	418.3	469.8	391.4	368.9	386.6
22 - Prov. Auton. di Bolzano	909.1	914.8	957.7	800.2	787.4	782.2	767.3	738.3	720.2	656.0	613.4	597.4	519.3	518.2	502.3	428.0	515.6	551.3	517.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>193.6</b>	<b>207.5</b>	<b>214.8</b>	<b>228.0</b>	<b>249.6</b>	<b>244.2</b>	<b>248.5</b>	<b>235.9</b>	<b>237.2</b>	<b>223.2</b>	<b>197.5</b>	<b>190.8</b>	<b>178.4</b>	<b>166.7</b>	<b>158.4</b>	<b>138.0</b>	<b>137.3</b>	<b>130.1</b>	<b>137.5</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>196.0</b>	<b>213.4</b>	<b>203.7</b>	<b>190.7</b>	<b>200.2</b>	<b>231.6</b>	<b>233.9</b>	<b>224.8</b>	<b>233.4</b>	<b>224.6</b>	<b>217.9</b>	<b>235.3</b>	<b>230.8</b>	<b>202.4</b>	<b>200.9</b>	<b>188.6</b>	<b>161.5</b>	<b>130.3</b>	<b>124.6</b>
<b>Italia</b>	<b>194.4</b>	<b>209.6</b>	<b>210.8</b>	<b>214.6</b>	<b>232.0</b>	<b>239.7</b>	<b>243.4</b>	<b>232.0</b>	<b>235.8</b>	<b>223.7</b>	<b>204.6</b>	<b>206.2</b>	<b>196.5</b>	<b>179.0</b>	<b>173.1</b>	<b>155.4</b>	<b>145.6</b>	<b>130.2</b>	<b>133.1</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.6 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	8.7	8.2	7.5	10.4	7.9	6.5	6.5	6.5	5.6	5.6	6.0	5.6	5.2	4.8	4.9	4.7	5.1	5.7	5.0
02 - Valle d'Aosta	754.1	725.8	1779.8	1457.4	1387.6	1575.3	1463.9	1297.6	872.3	1096.0	932.5	1038.0	1067.7	897.6	925.5	903.9	915.0	894.5	1413.8
03 - Lombardia	27.4	36.9	36.3	43.1	44.8	45.9	44.6	50.3	53.0	49.0	57.5	68.2	65.2	64.6	51.2	61.1	36.4	40.5	40.6
05 - Veneto	47.1	61.0	75.6	101.2	107.5	121.4	100.9	122.5	126.7	336.6	174.4	182.2	168.0	146.9	143.7	127.1	60.0	58.4	55.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	123.2	127.2	121.3	117.6	115.1	117.4	65.9	424.2	221.1	244.9	184.6	252.5	345.1	284.0	240.2	169.2	189.9	164.3	257.0
07 - Liguria	14.8	12.6	11.8	14.0	12.6	9.6	9.0	10.7	12.0	8.6	17.6	11.2	10.6	15.5	15.7	15.1	20.7	20.1	19.7
08 - Emilia-Romagna	35.9	34.0	44.4	40.2	65.9	59.3	69.0	76.5	85.5	55.6	43.8	42.6	57.8	42.1	31.7	33.3	31.2	30.9	33.8
09 - Toscana	29.3	34.0	37.0	39.9	46.1	26.8	29.9	43.6	30.2	27.8	25.9	39.1	44.3	39.6	43.6	25.1	28.4	27.8	27.8
10 - Umbria	8.5	7.7	7.1	6.3	6.5	5.2	6.2	5.7	6.0	5.9	6.2	5.7	5.4	4.8	4.8	4.9	5.3	5.9	5.3
11 - Marche	10.3	13.9	17.0	21.1	15.5	18.2	20.6	23.6	25.1	20.6	17.9	16.8	15.7	14.0	15.2	13.8	15.4	15.5	25.4
12 - Lazio	38.4	38.8	39.2	34.2	35.5	21.1	23.0	24.1	18.9	23.8	21.2	20.6	17.9	19.7	13.8	13.7	17.2	16.7	15.6
13 - Abruzzo	6.0	7.0	6.2	6.1	6.3	5.1	6.0	5.4	5.4	5.6	5.8	5.5	5.2	4.8	4.8	5.1	5.5	6.2	5.3
14 - Molise	5.9	5.3	4.8	4.5	4.7	3.8	6.7	6.0	5.2	4.0	4.5	5.2	5.1	4.6	4.7	5.2	11.7	6.2	6.1
15 - Campania	19.4	20.6	21.9	20.9	24.4	20.9	20.2	18.2	18.1	27.1	41.6	22.5	28.2	17.6	18.1	32.9	32.9	34.4	32.3
16 - Puglia	5.1	5.2	4.6	4.4	4.5	3.7	4.3	3.9	3.9	4.0	4.2	3.8	3.7	3.4	3.4	3.5	3.9	4.4	3.9
17 - Basilicata	5.6	5.7	5.3	4.9	5.1	4.1	5.7	5.1	5.1	5.0	5.1	4.5	3.5	3.8	4.1	4.0	4.6	5.1	5.2
18 - Calabria	6.0	6.8	6.0	5.9	6.1	4.9	6.2	5.6	5.3	5.3	5.5	5.2	5.0	4.7	4.8	4.8	5.3	5.9	5.5
19 - Sicilia	48.7	65.7	47.7	55.7	61.6	46.7	36.6	23.6	26.3	30.0	23.2	20.7	25.0	17.5	18.5	22.3	27.3	25.2	20.9
20 - Sardegna	6.1	6.5	5.9	5.6	5.8	5.0	6.1	5.7	5.9	6.1	6.2	6.6	7.3	7.4	5.9	7.0	5.7	6.7	5.3
21 - Prov. Auton. di Trento	148.5	139.2	151.4	151.4	175.9	133.1	153.3	196.9	246.6	232.7	220.8	203.4	239.6	237.3	216.8	263.9	255.1	235.5	278.2
22 - Prov. Auton. di Bolzano	161.7	151.4	156.5	163.3	188.3	149.3	213.5	229.5	265.5	264.4	247.8	225.9	266.4	267.1	241.1	290.7	252.8	203.5	272.2
<b>Centro-Nord</b>	<b>37.4</b>	<b>41.6</b>	<b>48.2</b>	<b>51.7</b>	<b>56.4</b>	<b>53.3</b>	<b>51.2</b>	<b>69.5</b>	<b>62.9</b>	<b>86.3</b>	<b>63.7</b>	<b>69.9</b>	<b>73.0</b>	<b>65.8</b>	<b>58.5</b>	<b>56.3</b>	<b>42.9</b>	<b>41.8</b>	<b>47.9</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>19.9</b>	<b>24.5</b>	<b>20.2</b>	<b>21.8</b>	<b>24.3</b>	<b>19.2</b>	<b>17.1</b>	<b>13.1</b>	<b>13.7</b>	<b>17.2</b>	<b>19.6</b>	<b>13.6</b>	<b>16.3</b>	<b>11.4</b>	<b>11.7</b>	<b>16.9</b>	<b>18.3</b>	<b>18.4</b>	<b>16.4</b>
<b>Italia</b>	<b>31.1</b>	<b>35.4</b>	<b>38.2</b>	<b>41.0</b>	<b>44.9</b>	<b>41.2</b>	<b>39.2</b>	<b>49.7</b>	<b>45.7</b>	<b>62.2</b>	<b>48.4</b>	<b>50.4</b>	<b>53.4</b>	<b>47.0</b>	<b>42.4</b>	<b>42.8</b>	<b>34.4</b>	<b>33.8</b>	<b>37.2</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.7 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.60%	0.64%	0.68%	0.81%	0.84%	0.83%	0.94%	0.68%	0.64%	0.67%	0.64%	0.61%	0.55%	0.54%	0.47%	0.43%	0.44%	0.41%	0.43%
02 - Valle d'Aosta	4.04%	3.04%	5.30%	4.46%	4.30%	5.09%	4.45%	3.99%	3.17%	3.85%	3.16%	3.46%	4.14%	3.56%	3.75%	3.46%	3.81%	3.48%	4.90%
03 - Lombardia	0.45%	0.49%	0.50%	0.56%	0.58%	0.54%	0.59%	0.55%	0.64%	0.61%	0.55%	0.59%	0.59%	0.59%	0.52%	0.49%	0.38%	0.39%	0.36%
05 - Veneto	0.63%	0.72%	0.83%	0.92%	1.03%	1.02%	0.97%	1.12%	1.23%	1.94%	1.11%	1.13%	1.10%	0.98%	0.95%	0.82%	0.73%	0.58%	0.63%
06 - Friuli-Venezia Giulia	1.08%	1.12%	0.97%	1.10%	1.29%	1.49%	1.13%	2.20%	1.57%	1.74%	1.38%	1.73%	2.07%	1.62%	1.45%	1.05%	1.10%	1.00%	1.31%
07 - Liguria	0.87%	0.77%	0.89%	0.70%	0.88%	0.75%	0.66%	0.76%	0.80%	0.66%	0.75%	0.62%	0.70%	0.54%	0.62%	0.59%	0.66%	0.56%	0.45%
08 - Emilia-Romagna	0.61%	0.63%	0.77%	0.84%	0.97%	0.91%	0.90%	0.86%	0.91%	0.87%	0.74%	0.62%	0.68%	0.61%	0.56%	0.47%	0.44%	0.40%	0.45%
09 - Toscana	0.67%	0.76%	0.81%	0.78%	0.88%	0.76%	0.79%	0.77%	0.80%	0.73%	0.67%	0.69%	0.69%	0.66%	0.70%	0.56%	0.53%	0.51%	0.52%
10 - Umbria	1.13%	1.32%	1.11%	1.17%	1.20%	1.04%	1.05%	1.15%	1.26%	1.25%	1.11%	1.11%	0.95%	1.03%	0.95%	0.73%	0.78%	0.58%	0.88%
11 - Marche	0.72%	0.79%	0.84%	1.00%	1.04%	0.90%	0.86%	0.90%	0.90%	0.81%	0.66%	0.64%	0.69%	0.61%	0.68%	0.54%	0.61%	0.53%	0.76%
12 - Lazio	0.59%	0.58%	0.52%	0.57%	0.61%	0.73%	0.64%	0.64%	0.48%	0.63%	0.65%	0.61%	0.55%	0.59%	0.53%	0.48%	0.39%	0.45%	0.47%
13 - Abruzzo	1.11%	1.22%	1.08%	1.03%	1.19%	1.12%	1.19%	1.07%	0.98%	1.01%	0.97%	0.88%	0.97%	0.89%	0.90%	0.80%	0.61%	0.54%	0.72%
14 - Molise	1.97%	2.17%	1.72%	1.73%	2.28%	2.50%	2.46%	2.06%	2.46%	2.55%	1.91%	2.19%	1.74%	1.52%	1.50%	1.66%	1.55%	1.15%	1.42%
15 - Campania	0.82%	0.75%	0.74%	0.76%	0.88%	0.84%	0.83%	0.84%	0.85%	0.89%	0.88%	0.83%	0.76%	0.76%	0.71%	0.84%	0.75%	0.69%	0.74%
16 - Puglia	0.76%	0.66%	0.67%	0.59%	0.63%	0.69%	0.68%	0.62%	0.72%	0.78%	0.65%	0.59%	0.55%	0.62%	0.68%	0.71%	0.56%	0.56%	0.50%
17 - Basilicata	1.36%	1.61%	1.52%	1.42%	1.75%	2.11%	2.02%	2.16%	2.18%	1.89%	1.69%	1.43%	1.64%	1.63%	1.92%	1.78%	1.45%	1.28%	1.30%
18 - Calabria	1.75%	2.47%	2.49%	2.04%	2.05%	2.56%	2.85%	3.42%	3.98%	4.05%	4.45%	5.36%	5.83%	4.23%	3.83%	3.36%	3.02%	1.69%	1.35%
19 - Sicilia	1.10%	1.27%	1.19%	1.16%	1.05%	1.21%	1.11%	0.81%	0.79%	0.83%	0.90%	1.01%	1.02%	1.10%	1.15%	0.87%	0.83%	0.77%	0.64%
20 - Sardegna	1.75%	1.77%	1.48%	1.60%	1.71%	2.12%	1.95%	1.64%	1.63%	1.64%	1.44%	1.44%	1.48%	1.20%	1.43%	1.58%	1.30%	1.06%	0.93%
21 - Prov. Auton. di Trento	1.86%	2.27%	2.52%	2.64%	3.08%	2.57%	2.99%	2.80%	3.00%	2.63%	2.13%	2.17%	2.08%	1.91%	1.74%	2.04%	1.77%	1.63%	1.79%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.57%	2.57%	2.76%	2.38%	2.36%	2.28%	2.34%	2.29%	2.35%	2.24%	2.05%	1.93%	1.81%	1.83%	1.73%	1.65%	1.76%	1.71%	1.76%
<b>Centro-Nord</b>	<b>0.67%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.75%</b>	<b>0.80%</b>	<b>0.87%</b>	<b>0.84%</b>	<b>0.84%</b>	<b>0.85%</b>	<b>0.85%</b>	<b>0.93%</b>	<b>0.77%</b>	<b>0.77%</b>	<b>0.77%</b>	<b>0.73%</b>	<b>0.68%</b>	<b>0.61%</b>	<b>0.55%</b>	<b>0.52%</b>	<b>0.55%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1.09%</b>	<b>1.18%</b>	<b>1.11%</b>	<b>1.06%</b>	<b>1.12%</b>	<b>1.25%</b>	<b>1.23%</b>	<b>1.16%</b>	<b>1.23%</b>	<b>1.26%</b>	<b>1.25%</b>	<b>1.32%</b>	<b>1.34%</b>	<b>1.20%</b>	<b>1.20%</b>	<b>1.14%</b>	<b>0.99%</b>	<b>0.81%</b>	<b>0.77%</b>
<b>Italia</b>	<b>0.77%</b>	<b>0.83%</b>	<b>0.84%</b>	<b>0.86%</b>	<b>0.93%</b>	<b>0.94%</b>	<b>0.93%</b>	<b>0.92%</b>	<b>0.94%</b>	<b>1.01%</b>	<b>0.88%</b>	<b>0.89%</b>	<b>0.90%</b>	<b>0.84%</b>	<b>0.80%</b>	<b>0.73%</b>	<b>0.65%</b>	<b>0.58%</b>	<b>0.60%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.8 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.58%	0.61%	0.65%	0.78%	0.81%	0.81%	0.92%	0.66%	0.62%	0.65%	0.62%	0.59%	0.53%	0.52%	0.46%	0.42%	0.42%	0.39%	0.41%
02 - Valle d'Aosta	2.23%	1.31%	1.03%	1.08%	1.01%	1.31%	0.94%	0.87%	1.05%	1.02%	0.85%	0.88%	1.46%	1.16%	1.24%	0.99%	1.27%	1.06%	1.14%
03 - Lombardia	0.38%	0.40%	0.41%	0.45%	0.46%	0.42%	0.47%	0.42%	0.51%	0.48%	0.41%	0.41%	0.42%	0.41%	0.38%	0.32%	0.29%	0.28%	0.25%
05 - Veneto	0.48%	0.54%	0.60%	0.61%	0.71%	0.66%	0.67%	0.76%	0.84%	0.85%	0.55%	0.56%	0.55%	0.50%	0.48%	0.41%	0.54%	0.40%	0.46%
06 - Friuli-Venezia Giulia	0.69%	0.72%	0.59%	0.72%	0.92%	1.12%	0.93%	0.91%	0.87%	0.90%	0.77%	0.90%	0.88%	0.64%	0.61%	0.47%	0.45%	0.46%	0.47%
07 - Liguria	0.82%	0.73%	0.85%	0.66%	0.84%	0.72%	0.63%	0.72%	0.76%	0.64%	0.69%	0.59%	0.66%	0.48%	0.57%	0.54%	0.59%	0.50%	0.39%
08 - Emilia-Romagna	0.51%	0.54%	0.64%	0.73%	0.79%	0.74%	0.71%	0.65%	0.67%	0.70%	0.61%	0.49%	0.51%	0.49%	0.46%	0.37%	0.35%	0.31%	0.35%
09 - Toscana	0.57%	0.65%	0.70%	0.65%	0.73%	0.67%	0.69%	0.63%	0.70%	0.64%	0.59%	0.56%	0.54%	0.53%	0.55%	0.48%	0.44%	0.42%	0.43%
10 - Umbria	1.10%	1.29%	1.08%	1.15%	1.18%	1.02%	1.03%	1.13%	1.24%	1.23%	1.08%	1.09%	0.93%	1.01%	0.93%	0.71%	0.76%	0.55%	0.86%
11 - Marche	0.68%	0.75%	0.78%	0.93%	0.98%	0.84%	0.79%	0.82%	0.81%	0.73%	0.60%	0.58%	0.63%	0.55%	0.62%	0.48%	0.55%	0.47%	0.67%
12 - Lazio	0.49%	0.48%	0.42%	0.48%	0.52%	0.67%	0.57%	0.58%	0.42%	0.56%	0.60%	0.55%	0.50%	0.53%	0.48%	0.44%	0.34%	0.40%	0.42%
13 - Abruzzo	1.08%	1.19%	1.06%	1.00%	1.16%	1.10%	1.17%	1.04%	0.96%	0.98%	0.95%	0.86%	0.95%	0.87%	0.88%	0.78%	0.59%	0.52%	0.69%
14 - Molise	1.94%	2.15%	1.70%	1.71%	2.26%	2.48%	2.43%	2.04%	2.44%	2.53%	1.89%	2.17%	1.72%	1.49%	1.47%	1.63%	1.49%	1.12%	1.39%
15 - Campania	0.72%	0.65%	0.63%	0.66%	0.75%	0.74%	0.73%	0.75%	0.76%	0.75%	0.66%	0.71%	0.61%	0.66%	0.61%	0.66%	0.56%	0.50%	0.56%
16 - Puglia	0.74%	0.63%	0.64%	0.57%	0.61%	0.67%	0.66%	0.60%	0.70%	0.76%	0.63%	0.57%	0.53%	0.60%	0.66%	0.69%	0.54%	0.54%	0.48%
17 - Basilicata	1.33%	1.58%	1.49%	1.40%	1.73%	2.09%	1.99%	2.13%	2.16%	1.86%	1.66%	1.41%	1.62%	1.62%	1.90%	1.76%	1.43%	1.26%	1.28%
18 - Calabria	1.72%	2.43%	2.45%	2.01%	2.01%	2.53%	2.81%	3.39%	3.96%	4.02%	4.42%	5.33%	5.80%	4.20%	3.80%	3.33%	2.98%	1.65%	1.31%
19 - Sicilia	0.84%	0.93%	0.94%	0.87%	0.73%	0.97%	0.93%	0.69%	0.65%	0.67%	0.78%	0.90%	0.88%	1.00%	1.04%	0.73%	0.67%	0.62%	0.52%
20 - Sardegna	1.72%	1.74%	1.45%	1.57%	1.68%	2.10%	1.93%	1.61%	1.61%	1.62%	1.41%	1.41%	1.45%	1.16%	1.40%	1.54%	1.27%	1.02%	0.91%
21 - Prov. Auton. di Trento	1.48%	1.92%	2.14%	2.25%	2.62%	2.23%	2.59%	2.29%	2.34%	1.99%	1.53%	1.62%	1.43%	1.26%	1.15%	1.30%	1.07%	1.00%	1.04%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.18%	2.20%	2.37%	1.98%	1.90%	1.91%	1.83%	1.74%	1.71%	1.60%	1.46%	1.40%	1.20%	1.21%	1.17%	0.98%	1.18%	1.25%	1.16%
<b>Centro-Nord</b>	<b>0.56%</b>	<b>0.59%</b>	<b>0.61%</b>	<b>0.65%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.69%</b>	<b>0.70%</b>	<b>0.66%</b>	<b>0.67%</b>	<b>0.67%</b>	<b>0.59%</b>	<b>0.56%</b>	<b>0.55%</b>	<b>0.52%</b>	<b>0.50%</b>	<b>0.43%</b>	<b>0.42%</b>	<b>0.39%</b>	<b>0.41%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>0.99%</b>	<b>1.06%</b>	<b>1.01%</b>	<b>0.95%</b>	<b>1.00%</b>	<b>1.15%</b>	<b>1.15%</b>	<b>1.10%</b>	<b>1.16%</b>	<b>1.17%</b>	<b>1.15%</b>	<b>1.25%</b>	<b>1.25%</b>	<b>1.13%</b>	<b>1.14%</b>	<b>1.05%</b>	<b>0.89%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.68%</b>
<b>Italia</b>	<b>0.67%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.73%</b>	<b>0.78%</b>	<b>0.80%</b>	<b>0.80%</b>	<b>0.76%</b>	<b>0.79%</b>	<b>0.79%</b>	<b>0.72%</b>	<b>0.72%</b>	<b>0.71%</b>	<b>0.66%</b>	<b>0.64%</b>	<b>0.57%</b>	<b>0.53%</b>	<b>0.46%</b>	<b>0.47%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.9 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI IN RAPPORTO AL PIL A PREZZI CORRENTI (%). OPERATORI EXTRAPA

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.03%	0.03%	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%
02 - Valle d'Aosta	1.82%	1.73%	4.27%	3.38%	3.29%	3.79%	3.51%	3.12%	2.11%	2.83%	2.31%	2.58%	2.69%	2.39%	2.51%	2.48%	2.54%	2.42%	3.77%
03 - Lombardia	0.07%	0.09%	0.09%	0.11%	0.12%	0.12%	0.11%	0.13%	0.13%	0.13%	0.15%	0.18%	0.18%	0.18%	0.14%	0.17%	0.10%	0.11%	0.11%
05 - Veneto	0.14%	0.18%	0.23%	0.31%	0.32%	0.36%	0.30%	0.36%	0.38%	1.09%	0.56%	0.57%	0.55%	0.49%	0.47%	0.41%	0.19%	0.18%	0.17%
06 - Friuli-Venezia Giulia	0.39%	0.39%	0.38%	0.38%	0.37%	0.37%	0.20%	1.29%	0.70%	0.83%	0.61%	0.83%	1.19%	0.98%	0.83%	0.57%	0.64%	0.55%	0.85%
07 - Liguria	0.05%	0.04%	0.04%	0.04%	0.04%	0.03%	0.03%	0.03%	0.04%	0.03%	0.06%	0.04%	0.03%	0.05%	0.05%	0.05%	0.07%	0.06%	0.06%
08 - Emilia-Romagna	0.10%	0.09%	0.12%	0.11%	0.18%	0.17%	0.19%	0.21%	0.24%	0.17%	0.13%	0.12%	0.17%	0.13%	0.10%	0.10%	0.09%	0.09%	0.10%
09 - Toscana	0.09%	0.11%	0.12%	0.13%	0.15%	0.08%	0.09%	0.13%	0.10%	0.09%	0.09%	0.13%	0.15%	0.14%	0.15%	0.09%	0.10%	0.09%	0.09%
10 - Umbria	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%
11 - Marche	0.04%	0.05%	0.06%	0.07%	0.05%	0.06%	0.07%	0.08%	0.09%	0.08%	0.07%	0.06%	0.06%	0.06%	0.06%	0.05%	0.06%	0.06%	0.09%
12 - Lazio	0.11%	0.11%	0.10%	0.09%	0.09%	0.06%	0.06%	0.06%	0.05%	0.07%	0.06%	0.06%	0.05%	0.06%	0.04%	0.04%	0.05%	0.05%	0.05%
13 - Abruzzo	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.03%	0.02%
14 - Molise	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.03%	0.06%	0.03%	0.03%
15 - Campania	0.10%	0.10%	0.11%	0.10%	0.12%	0.10%	0.10%	0.09%	0.09%	0.14%	0.22%	0.12%	0.16%	0.10%	0.10%	0.19%	0.18%	0.19%	0.18%
16 - Puglia	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%
17 - Basilicata	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%
18 - Calabria	0.03%	0.04%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.04%	0.03%
19 - Sicilia	0.26%	0.34%	0.25%	0.29%	0.32%	0.24%	0.18%	0.12%	0.13%	0.16%	0.13%	0.11%	0.14%	0.10%	0.11%	0.13%	0.16%	0.15%	0.12%
20 - Sardegna	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.04%	0.04%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%
21 - Prov. Auton. di Trento	0.38%	0.35%	0.39%	0.39%	0.46%	0.35%	0.40%	0.51%	0.65%	0.64%	0.60%	0.55%	0.66%	0.65%	0.60%	0.73%	0.70%	0.64%	0.75%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	0.39%	0.36%	0.39%	0.40%	0.46%	0.36%	0.51%	0.54%	0.63%	0.64%	0.59%	0.53%	0.62%	0.62%	0.56%	0.67%	0.58%	0.46%	0.61%
<b>Centro-Nord</b>	<b>0.11%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.14%</b>	<b>0.15%</b>	<b>0.16%</b>	<b>0.15%</b>	<b>0.14%</b>	<b>0.19%</b>	<b>0.18%</b>	<b>0.26%</b>	<b>0.19%</b>	<b>0.21%</b>	<b>0.22%</b>	<b>0.21%</b>	<b>0.18%</b>	<b>0.18%</b>	<b>0.13%</b>	<b>0.13%</b>	<b>0.14%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.11%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.08%</b>	<b>0.06%</b>	<b>0.07%</b>	<b>0.09%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.07%</b>	<b>0.09%</b>	<b>0.06%</b>	<b>0.07%</b>	<b>0.09%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.09%</b>
<b>Italia</b>	<b>0.11%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.13%</b>	<b>0.14%</b>	<b>0.15%</b>	<b>0.14%</b>	<b>0.13%</b>	<b>0.16%</b>	<b>0.15%</b>	<b>0.22%</b>	<b>0.17%</b>	<b>0.18%</b>	<b>0.19%</b>	<b>0.17%</b>	<b>0.16%</b>	<b>0.16%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.12%</b>	<b>0.13%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.10 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	120.7	131.8	142.7	181.4	187.6	188.1	229.1	151.6	122.1	109.1	101.8	108.5	75.7	65.9	54.0	51.5	57.9	54.4	54.4
02 - Valle d'Aosta	1204.2	964.3	1429.4	1238.5	764.5	1292.5	957.9	620.7	522.0	472.5	419.7	465.1	717.7	462.2	478.5	411.1	413.8	401.9	466.2
03 - Lombardia	105.8	114.6	115.7	139.2	144.6	127.5	148.9	138.0	169.7	139.6	117.1	127.6	124.3	104.2	87.9	82.7	62.1	58.6	51.8
05 - Veneto	117.0	135.4	159.1	189.1	218.9	199.0	208.8	256.9	266.0	464.4	180.7	186.6	159.0	129.8	129.3	98.3	130.4	79.4	98.2
06 - Friuli-Venezia Giulia	183.9	191.4	150.5	180.7	243.4	297.3	231.3	546.3	319.3	318.9	226.4	310.6	377.5	259.4	215.2	104.3	116.2	101.9	185.3
07 - Liguria	212.4	186.0	221.0	162.8	220.7	180.0	153.3	195.1	205.2	145.0	165.3	128.0	143.1	82.3	105.0	98.2	119.5	97.1	59.7
08 - Emilia-Romagna	136.3	144.8	180.2	204.0	227.4	202.8	205.3	194.8	190.2	177.9	141.9	110.0	100.6	92.1	90.1	63.3	67.7	55.5	67.1
09 - Toscana	132.2	153.6	174.1	160.2	192.4	158.0	169.8	154.4	166.9	140.3	122.5	114.6	102.7	94.9	104.6	79.6	72.7	61.4	70.4
10 - Umbria	244.8	306.1	248.4	255.8	265.5	201.6	218.9	248.0	257.3	234.6	200.2	197.3	142.3	153.4	113.9	96.7	108.5	67.2	138.9
11 - Marche	119.2	140.1	161.3	192.4	210.6	157.0	158.7	173.9	161.6	129.1	90.5	80.3	78.4	61.2	76.4	53.8	71.2	57.0	103.2
12 - Lazio	94.7	90.6	92.4	98.9	125.1	147.0	132.7	118.8	75.9	100.4	102.1	81.1	57.5	51.8	43.5	46.5	32.7	33.8	33.4
13 - Abruzzo	205.6	232.1	206.2	175.1	208.6	178.6	210.5	182.8	150.4	148.0	139.9	120.5	136.6	109.8	110.9	94.4	72.5	57.0	91.1
14 - Molise	347.3	388.4	295.4	274.1	399.0	388.4	422.5	353.0	403.4	408.6	246.6	298.2	191.2	139.9	131.8	186.0	178.2	107.9	164.9
15 - Campania	99.8	87.2	92.2	96.1	114.2	102.0	107.7	112.7	110.7	110.1	92.6	89.0	67.4	56.5	50.1	69.7	43.1	36.2	49.9
16 - Puglia	97.5	78.6	87.9	66.9	75.8	80.6	82.1	73.7	82.7	87.8	66.1	57.2	46.4	52.0	64.4	76.0	55.4	51.1	43.4
17 - Basilicata	195.9	234.6	230.8	186.3	258.8	289.8	305.5	344.6	328.3	250.4	206.6	167.8	204.3	206.7	252.0	269.1	215.5	189.6	186.7
18 - Calabria	205.2	329.8	355.5	252.9	264.3	296.0	384.3	492.4	569.9	564.3	638.1	791.8	838.1	548.6	469.4	429.8	380.0	172.2	114.8
19 - Sicilia	128.5	162.2	149.5	142.3	128.9	148.7	138.1	80.9	69.7	71.1	79.4	105.3	97.2	106.8	106.4	70.9	82.6	70.5	46.2
20 - Sardegna	280.2	272.9	238.3	255.3	285.9	326.8	314.4	251.2	239.2	229.1	189.1	195.3	199.1	140.5	181.3	230.5	176.3	127.0	107.2
21 - Prov. Auton. di Trento	470.9	637.1	744.7	773.2	913.1	724.3	877.2	815.9	830.0	637.5	488.2	488.2	425.5	361.2	306.2	382.9	288.5	257.5	302.7
22 - Prov. Auton. di Bolzano	753.8	746.6	810.6	672.6	670.3	623.2	656.2	651.6	637.1	577.6	528.8	480.6	430.3	446.1	393.1	345.5	342.3	360.6	397.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>140.6</b>	<b>151.4</b>	<b>165.5</b>	<b>179.6</b>	<b>200.4</b>	<b>185.9</b>	<b>195.1</b>	<b>196.1</b>	<b>189.0</b>	<b>196.6</b>	<b>142.0</b>	<b>138.9</b>	<b>126.0</b>	<b>105.6</b>	<b>97.4</b>	<b>82.4</b>	<b>80.5</b>	<b>67.7</b>	<b>76.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>144.2</b>	<b>160.2</b>	<b>156.8</b>	<b>139.8</b>	<b>152.9</b>	<b>160.2</b>	<b>169.9</b>	<b>159.3</b>	<b>162.5</b>	<b>159.8</b>	<b>152.1</b>	<b>169.0</b>	<b>163.9</b>	<b>129.9</b>	<b>127.4</b>	<b>126.9</b>	<b>106.2</b>	<b>74.1</b>	<b>66.5</b>
<b>Italia</b>	<b>141.9</b>	<b>154.5</b>	<b>162.4</b>	<b>165.4</b>	<b>183.5</b>	<b>176.8</b>	<b>186.2</b>	<b>183.2</b>	<b>179.7</b>	<b>183.8</b>	<b>145.5</b>	<b>149.4</b>	<b>139.1</b>	<b>114.0</b>	<b>107.7</b>	<b>97.7</b>	<b>89.3</b>	<b>69.9</b>	<b>72.8</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.11 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	120.4	131.6	142.4	181.2	187.3	187.9	228.8	150.7	122.0	108.9	101.4	108.2	75.5	65.7	53.8	51.4	57.6	54.3	54.2
02 - Valle d'Aosta	783.6	491.9	394.7	415.5	378.3	434.7	311.7	285.4	346.1	315.6	200.7	243.2	469.1	330.2	338.7	278.9	268.4	206.5	169.2
03 - Lombardia	100.5	106.5	108.7	124.0	131.6	112.7	133.8	117.7	147.4	123.2	102.0	106.0	98.5	89.4	78.2	62.1	55.2	53.4	44.6
05 - Veneto	103.6	118.0	136.1	146.1	178.8	154.0	168.5	201.1	214.2	201.0	112.2	120.2	108.3	91.2	86.7	73.0	116.9	71.0	92.4
06 - Friuli-Venezia Giulia	150.3	162.9	130.7	164.6	225.0	271.9	227.5	224.5	215.1	205.0	169.1	196.3	176.3	107.4	108.2	75.5	69.8	70.2	71.5
07 - Liguria	210.5	185.5	220.3	159.9	219.9	179.2	152.9	193.1	201.7	143.6	158.8	127.3	141.9	81.7	103.9	97.8	115.6	95.2	58.6
08 - Emilia-Romagna	127.1	141.2	172.9	197.6	214.8	193.3	195.7	181.5	178.1	166.4	135.0	104.1	96.5	87.3	86.3	58.4	63.7	52.8	63.4
09 - Toscana	128.0	148.5	164.4	149.5	175.0	153.1	164.2	147.9	160.7	132.2	115.1	108.2	94.7	86.2	96.2	77.1	70.2	60.9	69.9
10 - Umbria	244.5	305.8	248.1	255.6	265.3	201.4	218.7	247.8	257.1	234.4	199.8	197.1	142.1	153.2	113.7	96.6	108.3	67.0	138.6
11 - Marche	118.7	139.3	160.0	191.6	208.8	155.3	156.6	170.8	154.9	125.6	88.3	78.8	77.3	60.3	73.9	52.5	69.7	55.8	101.7
12 - Lazio	93.9	89.7	89.4	96.0	121.8	142.9	130.6	113.5	75.1	95.0	98.7	77.1	54.8	50.3	42.6	46.2	29.8	33.4	32.7
13 - Abruzzo	205.4	231.9	205.9	174.9	208.4	178.5	210.3	182.6	150.2	147.8	139.6	120.3	136.4	109.6	110.7	94.3	72.2	56.8	90.8
14 - Molise	347.1	388.3	295.2	274.0	398.8	388.3	422.3	352.8	403.2	408.4	246.3	298.0	191.0	139.7	131.6	185.9	171.9	107.8	164.6
15 - Campania	91.7	79.7	85.4	88.0	106.5	95.5	102.4	109.1	106.2	98.4	78.8	88.3	66.9	56.3	48.9	69.4	42.9	35.9	49.5
16 - Puglia	97.4	78.5	87.7	66.8	75.7	80.5	82.0	73.6	82.6	87.6	65.9	57.0	46.3	51.8	64.2	75.9	55.2	51.0	43.2
17 - Basilicata	195.8	234.4	230.6	186.2	258.7	289.7	305.3	344.4	328.2	250.2	206.3	167.6	204.2	206.5	251.7	269.0	215.3	189.5	186.5
18 - Calabria	205.0	329.5	355.2	252.7	264.1	295.9	384.1	492.2	569.7	564.1	637.8	791.6	837.9	548.4	469.1	429.7	379.8	172.0	114.6
19 - Sicilia	98.7	116.9	122.2	106.9	84.5	119.6	120.2	74.8	60.8	59.3	75.8	99.4	92.4	102.6	102.8	64.8	70.5	59.9	40.9
20 - Sardegna	280.0	272.7	238.0	255.1	285.7	326.7	314.2	251.0	238.9	228.8	188.5	194.4	197.2	137.8	180.3	228.6	175.6	126.5	106.9
21 - Prov. Auton. di Trento	427.0	593.8	682.5	715.2	848.9	694.2	829.7	740.0	737.1	544.2	405.0	437.8	361.2	293.9	261.9	328.5	245.9	228.9	238.5
22 - Prov. Auton. di Bolzano	705.6	699.2	750.6	609.7	600.5	592.3	586.9	575.9	553.3	468.9	436.0	423.4	356.9	369.0	343.0	283.4	295.2	341.9	332.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>132.3</b>	<b>142.5</b>	<b>153.0</b>	<b>163.4</b>	<b>184.9</b>	<b>169.9</b>	<b>180.5</b>	<b>167.6</b>	<b>168.3</b>	<b>149.8</b>	<b>122.5</b>	<b>117.6</b>	<b>102.6</b>	<b>88.4</b>	<b>83.2</b>	<b>70.3</b>	<b>72.7</b>	<b>62.6</b>	<b>66.8</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>134.6</b>	<b>147.0</b>	<b>148.2</b>	<b>128.9</b>	<b>139.9</b>	<b>151.3</b>	<b>164.0</b>	<b>156.8</b>	<b>159.0</b>	<b>153.6</b>	<b>147.2</b>	<b>167.2</b>	<b>162.4</b>	<b>128.5</b>	<b>126.0</b>	<b>125.1</b>	<b>103.0</b>	<b>71.4</b>	<b>65.0</b>
<b>Italia</b>	<b>133.2</b>	<b>144.1</b>	<b>151.3</b>	<b>151.0</b>	<b>168.9</b>	<b>163.3</b>	<b>174.7</b>	<b>163.8</b>	<b>165.0</b>	<b>151.1</b>	<b>131.1</b>	<b>134.8</b>	<b>123.3</b>	<b>102.2</b>	<b>97.9</b>	<b>89.1</b>	<b>83.1</b>	<b>65.6</b>	<b>66.2</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.12 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	1.0	0.2	0.2	0.4	0.3	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2
02 - Valle d'Aosta	420.6	472.4	1034.7	823.0	386.2	857.8	646.2	335.3	175.9	156.9	219.0	221.8	248.5	132.1	139.8	132.2	145.4	195.4	296.9
03 - Lombardia	5.3	8.1	6.9	15.2	12.9	14.7	15.1	20.2	22.3	16.5	15.1	21.6	25.8	14.7	9.7	20.6	7.0	5.2	7.2
05 - Veneto	13.4	17.5	23.0	42.9	40.1	45.0	40.2	55.8	51.8	263.4	68.5	66.4	50.7	38.6	42.6	25.3	13.4	8.3	5.8
06 - Friuli-Venezia Giulia	33.6	28.5	19.8	16.1	18.4	25.4	3.7	321.8	104.2	114.0	57.3	114.3	201.2	152.0	106.9	28.8	46.5	31.7	113.9
07 - Liguria	1.9	0.5	0.7	2.8	0.8	0.8	0.4	1.9	3.5	1.4	6.5	0.7	1.1	0.7	1.1	0.4	3.8	1.9	1.0
08 - Emilia-Romagna	9.2	3.6	7.3	6.4	12.6	9.5	9.6	13.4	12.2	11.5	6.9	5.9	4.2	4.8	3.9	4.9	4.0	2.7	3.7
09 - Toscana	4.2	5.1	9.7	10.7	17.4	4.9	5.6	6.5	6.3	8.1	7.4	6.4	7.9	8.7	8.4	2.5	2.5	0.5	0.5
10 - Umbria	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2
11 - Marche	0.5	0.8	1.3	0.9	1.8	1.7	2.1	3.1	6.7	3.5	2.2	1.5	1.1	0.9	2.5	1.3	1.5	1.1	1.5
12 - Lazio	0.8	0.9	3.0	2.9	3.3	4.1	2.0	5.4	0.8	5.4	3.4	4.1	2.8	1.5	0.9	0.4	2.9	0.4	0.7
13 - Abruzzo	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.3	0.2	0.2
14 - Molise	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	6.3	0.1	0.2
15 - Campania	8.1	7.5	6.8	8.1	7.7	6.5	5.3	3.6	4.5	11.7	13.7	0.7	0.5	0.2	1.2	0.3	0.2	0.3	0.4
16 - Puglia	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2
17 - Basilicata	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2
18 - Calabria	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2
19 - Sicilia	29.8	45.3	27.3	35.4	44.4	29.1	17.9	6.1	8.9	11.8	3.6	5.9	4.8	4.2	3.6	6.2	12.1	10.6	5.2
20 - Sardegna	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.6	0.9	1.9	2.7	1.0	1.8	0.6	0.5	0.2
21 - Prov. Auton. di Trento	43.9	43.3	62.3	58.0	64.2	30.1	47.5	75.8	92.9	93.3	83.2	50.4	64.2	67.2	44.3	54.4	42.6	28.6	64.2
22 - Prov. Auton. di Bolzano	48.2	47.5	60.0	62.9	69.7	30.8	69.3	75.7	83.8	108.7	92.8	57.2	73.4	77.1	50.1	62.1	47.1	18.7	65.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>8.3</b>	<b>8.9</b>	<b>12.5</b>	<b>16.2</b>	<b>15.5</b>	<b>15.9</b>	<b>14.6</b>	<b>28.5</b>	<b>20.7</b>	<b>46.9</b>	<b>19.5</b>	<b>21.3</b>	<b>23.3</b>	<b>17.2</b>	<b>14.2</b>	<b>12.1</b>	<b>7.8</b>	<b>5.1</b>	<b>9.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>9.5</b>	<b>13.2</b>	<b>8.6</b>	<b>10.9</b>	<b>13.0</b>	<b>8.9</b>	<b>5.9</b>	<b>2.6</b>	<b>3.5</b>	<b>6.2</b>	<b>4.9</b>	<b>1.8</b>	<b>1.5</b>	<b>1.4</b>	<b>1.4</b>	<b>1.8</b>	<b>3.2</b>	<b>2.8</b>	<b>1.5</b>
<b>Italia</b>	<b>8.7</b>	<b>10.4</b>	<b>11.1</b>	<b>14.3</b>	<b>14.6</b>	<b>13.5</b>	<b>11.5</b>	<b>19.4</b>	<b>14.7</b>	<b>32.7</b>	<b>14.4</b>	<b>14.5</b>	<b>15.8</b>	<b>11.7</b>	<b>9.8</b>	<b>8.5</b>	<b>6.3</b>	<b>4.3</b>	<b>6.7</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.13 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	63.9%	64.7%	66.3%	69.9%	69.9%	70.4%	74.5%	67.8%	60.1%	55.9%	53.2%	58.6%	48.3%	42.5%	40.4%	41.3%	45.4%	43.7%	41.1%
02 - Valle d'Aosta	71.7%	75.6%	64.7%	64.4%	42.1%	61.0%	51.5%	37.4%	39.9%	31.7%	32.9%	33.4%	43.6%	34.7%	34.7%	32.5%	30.2%	31.2%	25.3%
03 - Lombardia	61.1%	59.6%	59.0%	63.6%	64.4%	60.6%	65.0%	63.7%	66.8%	61.4%	54.8%	56.4%	56.7%	49.1%	46.9%	46.5%	43.7%	40.3%	37.8%
05 - Veneto	56.5%	56.4%	58.6%	62.4%	63.6%	58.4%	63.6%	67.4%	65.7%	77.5%	52.0%	52.0%	47.3%	43.6%	44.8%	38.8%	56.8%	42.9%	48.3%
06 - Friuli-Venezia Giulia	54.0%	53.2%	48.8%	53.2%	60.7%	63.0%	63.2%	75.6%	64.2%	62.5%	54.2%	59.1%	62.9%	55.4%	51.6%	33.7%	35.9%	33.7%	46.5%
07 - Liguria	75.0%	72.0%	75.8%	70.5%	75.8%	72.1%	69.2%	75.4%	75.5%	68.7%	70.0%	65.1%	66.9%	51.7%	56.4%	55.3%	59.7%	56.0%	42.0%
08 - Emilia-Romagna	62.6%	63.2%	65.5%	68.0%	65.6%	62.5%	62.1%	61.0%	57.6%	61.1%	56.6%	51.5%	44.0%	45.3%	48.4%	40.2%	44.6%	40.2%	42.4%
09 - Toscana	63.4%	63.6%	67.5%	65.3%	69.2%	66.1%	67.4%	62.3%	66.3%	63.5%	59.9%	54.9%	50.3%	49.0%	50.6%	48.3%	45.9%	40.2%	44.3%
10 - Umbria	74.8%	78.6%	76.9%	75.3%	76.2%	67.5%	71.4%	73.7%	71.9%	72.1%	68.6%	67.9%	60.1%	62.1%	51.2%	54.8%	57.7%	47.5%	64.0%
11 - Marche	60.4%	62.8%	67.2%	67.8%	71.3%	60.8%	62.7%	65.3%	63.2%	59.2%	50.7%	46.5%	43.6%	39.7%	43.8%	39.0%	45.2%	40.4%	49.4%
12 - Lazio	44.9%	42.4%	47.4%	46.9%	53.5%	53.1%	54.6%	47.8%	42.7%	44.4%	43.6%	37.1%	30.8%	27.1%	26.1%	30.8%	25.6%	22.8%	21.9%
13 - Abruzzo	71.7%	72.3%	73.0%	66.5%	70.7%	63.0%	68.7%	66.0%	59.4%	61.1%	58.7%	54.3%	56.8%	51.2%	51.8%	49.8%	49.3%	43.3%	51.2%
14 - Molise	78.0%	77.2%	74.2%	69.5%	75.7%	67.5%	72.7%	71.6%	71.9%	73.1%	59.6%	63.3%	53.1%	48.3%	46.6%	58.1%	59.1%	47.0%	56.9%
15 - Campania	61.5%	57.2%	60.7%	62.4%	64.7%	60.1%	63.7%	65.4%	64.4%	64.5%	55.8%	58.1%	49.1%	42.8%	40.4%	46.8%	32.5%	29.1%	37.3%
16 - Puglia	67.0%	62.2%	69.0%	60.6%	64.0%	61.9%	62.7%	61.8%	61.9%	63.5%	57.2%	54.1%	47.5%	49.2%	55.0%	61.5%	56.0%	51.4%	48.2%
17 - Basilicata	68.2%	69.0%	72.2%	63.8%	71.3%	67.0%	71.5%	73.9%	71.7%	67.1%	63.6%	59.4%	64.9%	64.8%	68.2%	71.7%	68.3%	67.5%	64.6%
18 - Calabria	66.9%	74.2%	80.3%	69.4%	70.9%	63.8%	73.5%	77.8%	78.2%	79.4%	82.3%	85.4%	86.5%	80.9%	77.3%	79.1%	78.2%	62.9%	52.8%
19 - Sicilia	61.9%	65.8%	65.1%	63.6%	63.4%	62.5%	62.2%	50.1%	45.3%	45.9%	47.6%	57.3%	53.5%	56.3%	55.2%	48.4%	58.8%	53.6%	42.0%
20 - Sardegna	76.9%	72.3%	76.1%	74.3%	76.6%	71.0%	74.0%	70.1%	66.9%	66.5%	62.9%	65.0%	65.4%	59.1%	64.4%	72.6%	68.5%	60.2%	56.7%
21 - Prov. Auton. di Trento	64.2%	70.7%	75.6%	75.8%	77.1%	73.6%	76.5%	75.3%	73.3%	66.6%	62.0%	60.9%	56.0%	51.8%	48.2%	52.2%	44.6%	42.6%	45.5%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	70.4%	70.0%	72.8%	69.8%	68.7%	66.9%	66.9%	67.3%	64.6%	62.8%	61.4%	58.4%	54.8%	56.8%	52.9%	48.1%	44.5%	47.8%	50.3%
<b>Centro-Nord</b>	<b>60.8%</b>	<b>60.7%</b>	<b>62.8%</b>	<b>64.2%</b>	<b>65.5%</b>	<b>62.5%</b>	<b>65.1%</b>	<b>64.2%</b>	<b>63.0%</b>	<b>63.5%</b>	<b>54.3%</b>	<b>53.3%</b>	<b>50.1%</b>	<b>45.4%</b>	<b>44.9%</b>	<b>42.4%</b>	<b>44.7%</b>	<b>39.4%</b>	<b>41.1%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>66.8%</b>	<b>67.3%</b>	<b>70.0%</b>	<b>65.8%</b>	<b>68.1%</b>	<b>63.9%</b>	<b>67.7%</b>	<b>67.0%</b>	<b>65.8%</b>	<b>66.2%</b>	<b>64.1%</b>	<b>68.0%</b>	<b>66.5%</b>	<b>60.9%</b>	<b>60.0%</b>	<b>61.8%</b>	<b>59.1%</b>	<b>49.9%</b>	<b>47.1%</b>
<b>Italia</b>	<b>62.8%</b>	<b>63.0%</b>	<b>65.1%</b>	<b>64.6%</b>	<b>66.2%</b>	<b>62.9%</b>	<b>65.9%</b>	<b>65.0%</b>	<b>63.9%</b>	<b>64.3%</b>	<b>57.6%</b>	<b>58.3%</b>	<b>55.8%</b>	<b>50.5%</b>	<b>50.0%</b>	<b>49.3%</b>	<b>49.6%</b>	<b>42.6%</b>	<b>42.8%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.14 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	66.8%	67.3%	68.5%	72.7%	71.9%	72.0%	76.1%	69.4%	61.7%	57.5%	54.7%	60.3%	49.8%	43.8%	41.7%	42.8%	47.1%	45.6%	42.6%
02 - Valle d'Aosta	84.7%	89.4%	91.7%	89.2%	88.3%	79.8%	79.0%	79.2%	79.5%	79.6%	58.4%	68.8%	81.0%	75.7%	74.4%	77.3%	59.0%	52.6%	39.7%
03 - Lombardia	69.0%	68.6%	68.1%	70.5%	73.3%	68.5%	72.5%	70.8%	73.3%	69.1%	65.3%	67.1%	64.0%	60.6%	57.4%	53.1%	52.2%	50.8%	46.2%
05 - Veneto	64.7%	65.9%	69.5%	72.4%	75.6%	70.2%	74.1%	77.7%	77.1%	76.6%	64.8%	68.1%	64.5%	60.3%	59.7%	57.8%	68.9%	56.1%	62.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	69.1%	70.0%	69.9%	74.1%	78.8%	76.7%	75.8%	75.2%	77.8%	77.3%	72.5%	71.8%	69.2%	58.2%	61.3%	54.0%	52.1%	50.9%	50.4%
07 - Liguria	78.4%	75.5%	78.7%	73.7%	78.9%	74.7%	72.0%	77.9%	77.6%	70.9%	72.7%	68.6%	69.8%	56.9%	61.0%	60.2%	64.5%	62.1%	47.8%
08 - Emilia-Romagna	69.9%	72.4%	75.0%	76.1%	76.5%	72.9%	74.8%	74.6%	72.8%	70.6%	65.3%	60.8%	56.4%	54.1%	55.8%	47.0%	52.9%	49.3%	50.9%
09 - Toscana	71.4%	71.5%	74.4%	72.7%	75.5%	72.2%	73.9%	72.4%	72.5%	68.4%	64.5%	63.8%	59.2%	55.9%	59.0%	55.1%	53.9%	48.7%	53.2%
10 - Umbria	76.7%	80.1%	78.5%	76.7%	77.6%	68.6%	72.8%	74.9%	73.1%	73.3%	70.0%	69.2%	61.4%	63.2%	52.2%	56.3%	59.3%	49.4%	65.5%
11 - Marche	63.5%	66.6%	71.7%	72.9%	74.6%	64.7%	67.3%	70.3%	67.2%	63.6%	54.9%	50.6%	47.1%	43.0%	46.4%	42.2%	49.0%	44.5%	55.4%
12 - Lazio	54.4%	51.3%	57.4%	54.3%	61.4%	55.9%	59.4%	50.6%	47.3%	46.9%	46.3%	39.0%	32.4%	29.3%	27.9%	33.6%	27.0%	25.3%	23.9%
13 - Abruzzo	73.2%	73.9%	74.5%	68.0%	72.2%	64.1%	70.0%	67.2%	60.6%	62.5%	60.0%	55.5%	58.0%	52.2%	52.9%	51.1%	51.0%	45.3%	52.6%
14 - Molise	79.0%	78.0%	75.0%	70.2%	76.4%	67.9%	73.5%	72.4%	72.5%	73.6%	60.2%	64.0%	53.8%	49.0%	47.3%	59.0%	59.3%	48.3%	58.0%
15 - Campania	64.2%	60.4%	65.6%	66.2%	70.0%	64.1%	68.8%	70.8%	69.1%	68.6%	63.4%	67.6%	61.4%	49.2%	46.1%	59.8%	43.0%	39.8%	48.9%
16 - Puglia	69.4%	64.7%	71.5%	62.9%	66.5%	63.6%	64.7%	63.7%	63.6%	65.3%	59.1%	55.9%	49.2%	50.7%	56.5%	63.3%	58.1%	53.6%	50.2%
17 - Basilicata	69.5%	70.1%	73.3%	64.8%	72.3%	67.6%	72.4%	74.7%	72.4%	68.0%	64.5%	60.3%	65.6%	65.5%	68.9%	72.4%	69.2%	68.7%	65.8%
18 - Calabria	68.2%	75.3%	81.4%	70.5%	72.0%	64.4%	74.3%	78.5%	78.8%	80.0%	82.8%	85.9%	86.9%	81.5%	77.8%	79.8%	79.1%	64.2%	54.1%
19 - Sicilia	62.1%	64.7%	67.2%	63.6%	59.6%	62.6%	64.8%	54.2%	47.6%	47.5%	52.8%	61.0%	59.1%	59.7%	59.0%	52.2%	62.3%	56.4%	46.0%
20 - Sardegna	78.2%	73.5%	77.5%	75.4%	77.8%	71.8%	75.0%	71.2%	67.9%	67.6%	64.0%	66.1%	66.3%	59.8%	65.5%	73.6%	69.8%	61.9%	58.2%
21 - Prov. Auton. di Trento	73.0%	78.0%	81.9%	82.3%	84.2%	81.6%	83.5%	83.4%	83.2%	75.1%	71.5%	73.2%	69.5%	63.9%	62.6%	69.9%	62.8%	62.0%	61.7%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	77.6%	76.4%	78.4%	76.2%	76.3%	75.7%	76.5%	78.0%	76.8%	71.5%	71.1%	70.9%	68.7%	71.2%	68.3%	66.2%	57.2%	62.0%	64.1%
<b>Centro-Nord</b>	<b>68.3%</b>	<b>68.6%</b>	<b>71.2%</b>	<b>71.6%</b>	<b>74.1%</b>	<b>69.5%</b>	<b>72.6%</b>	<b>71.0%</b>	<b>70.9%</b>	<b>67.1%</b>	<b>62.0%</b>	<b>61.6%</b>	<b>57.5%</b>	<b>53.0%</b>	<b>52.5%</b>	<b>50.9%</b>	<b>52.9%</b>	<b>48.1%</b>	<b>48.6%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>68.7%</b>	<b>68.9%</b>	<b>72.8%</b>	<b>67.6%</b>	<b>69.9%</b>	<b>65.3%</b>	<b>70.1%</b>	<b>69.8%</b>	<b>68.2%</b>	<b>68.4%</b>	<b>67.6%</b>	<b>71.1%</b>	<b>70.5%</b>	<b>63.6%</b>	<b>62.8%</b>	<b>66.3%</b>	<b>63.8%</b>	<b>54.8%</b>	<b>52.2%</b>
<b>Italia</b>	<b>68.4%</b>	<b>68.7%</b>	<b>71.7%</b>	<b>70.3%</b>	<b>72.8%</b>	<b>68.1%</b>	<b>71.8%</b>	<b>70.6%</b>	<b>70.0%</b>	<b>67.6%</b>	<b>64.1%</b>	<b>65.4%</b>	<b>62.8%</b>	<b>57.2%</b>	<b>56.6%</b>	<b>57.4%</b>	<b>57.1%</b>	<b>50.4%</b>	<b>49.7%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.15 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). OPERATORI EXTRAPA

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	2.9%	3.3%	4.0%	2.5%	3.7%	2.8%	4.8%	14.6%	3.5%	3.7%	6.7%	5.6%	3.5%	4.1%	5.6%	2.5%	4.8%	2.6%	4.1%
02 - Valle d'Aosta	55.8%	65.1%	58.1%	56.5%	27.8%	54.5%	44.1%	25.8%	20.2%	14.3%	23.5%	21.4%	23.3%	14.7%	15.1%	14.6%	15.9%	21.8%	21.0%
03 - Lombardia	19.5%	21.9%	19.0%	35.2%	28.9%	32.1%	33.9%	40.2%	42.0%	33.6%	26.3%	31.6%	39.6%	22.8%	18.8%	33.7%	19.1%	12.9%	17.8%
05 - Veneto	28.4%	28.7%	30.4%	42.4%	37.3%	37.1%	39.9%	45.6%	40.9%	78.2%	39.3%	36.4%	30.1%	26.3%	29.7%	19.9%	22.4%	14.3%	10.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	27.3%	22.4%	16.4%	13.7%	16.0%	21.6%	5.7%	75.9%	47.1%	46.6%	31.0%	45.3%	58.3%	53.5%	44.5%	17.0%	24.5%	19.3%	44.3%
07 - Liguria	12.9%	3.9%	6.2%	20.2%	6.5%	8.4%	4.8%	18.0%	29.5%	16.1%	36.7%	6.1%	10.7%	4.2%	6.8%	2.6%	18.4%	9.3%	5.3%
08 - Emilia-Romagna	25.5%	10.5%	16.3%	16.0%	19.1%	16.1%	13.9%	17.5%	14.3%	20.7%	15.7%	13.9%	7.2%	11.5%	12.3%	14.8%	12.8%	8.8%	10.9%
09 - Toscana	14.4%	15.1%	26.2%	26.9%	37.8%	18.3%	18.9%	14.9%	20.7%	29.0%	28.5%	16.4%	17.9%	22.0%	19.2%	10.0%	9.0%	1.8%	1.9%
10 - Umbria	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.4%	3.4%	3.5%	5.6%	3.5%	3.9%	4.2%	5.3%	2.5%	4.5%	2.6%	4.1%
11 - Marche	4.8%	5.6%	7.5%	4.1%	11.9%	9.4%	10.0%	13.3%	26.7%	16.9%	12.4%	8.7%	7.1%	6.6%	16.7%	9.7%	9.8%	7.4%	5.9%
12 - Lazio	2.2%	2.3%	7.7%	8.5%	9.3%	19.3%	8.8%	22.2%	4.0%	22.8%	16.1%	19.6%	15.4%	7.8%	6.3%	2.9%	16.6%	2.6%	4.7%
13 - Abruzzo	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
14 - Molise	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.9%	3.7%	5.4%	3.3%	3.8%	3.9%	5.1%	2.8%	54.2%	2.4%	4.0%
15 - Campania	41.5%	36.5%	31.1%	38.5%	31.6%	31.1%	26.3%	19.7%	24.7%	43.0%	33.0%	3.1%	1.6%	1.4%	6.7%	0.8%	0.7%	0.9%	1.1%
16 - Puglia	2.8%	3.2%	4.0%	3.3%	3.4%	2.9%	3.3%	3.6%	3.5%	3.7%	5.7%	3.6%	3.6%	4.3%	5.4%	2.6%	4.6%	2.6%	4.3%
17 - Basilicata	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.4%	2.6%	4.5%	2.6%	4.3%
18 - Calabria	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
19 - Sicilia	61.2%	69.0%	57.1%	63.6%	72.0%	62.4%	48.9%	25.9%	33.8%	39.3%	15.5%	28.4%	19.0%	23.7%	19.7%	27.6%	44.5%	42.0%	25.0%
20 - Sardegna	2.7%	3.2%	4.4%	3.3%	3.6%	2.9%	3.8%	3.2%	5.3%	5.1%	9.2%	13.4%	26.6%	37.0%	16.1%	26.5%	11.1%	7.3%	4.4%
21 - Prov. Auton. di Trento	29.6%	31.1%	41.1%	38.3%	36.5%	22.6%	31.0%	38.5%	37.7%	40.1%	37.7%	24.8%	26.8%	28.3%	20.4%	20.6%	16.7%	12.2%	23.1%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	29.8%	31.4%	38.3%	38.5%	37.0%	20.6%	32.4%	33.0%	31.6%	41.1%	37.5%	25.3%	27.5%	28.9%	20.8%	21.4%	18.7%	9.2%	23.9%
<b>Centro-Nord</b>	<b>21.9%</b>	<b>21.3%</b>	<b>25.6%</b>	<b>31.2%</b>	<b>27.4%</b>	<b>29.9%</b>	<b>28.5%</b>	<b>41.1%</b>	<b>32.9%</b>	<b>54.4%</b>	<b>30.6%</b>	<b>30.5%</b>	<b>32.0%</b>	<b>26.1%</b>	<b>24.3%</b>	<b>21.4%</b>	<b>18.3%</b>	<b>12.2%</b>	<b>19.6%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>47.8%</b>	<b>53.6%</b>	<b>42.5%</b>	<b>50.1%</b>	<b>53.4%</b>	<b>46.4%</b>	<b>34.5%</b>	<b>19.5%</b>	<b>25.4%</b>	<b>36.1%</b>	<b>24.8%</b>	<b>12.8%</b>	<b>9.2%</b>	<b>11.9%</b>	<b>11.9%</b>	<b>10.5%</b>	<b>17.7%</b>	<b>15.0%</b>	<b>8.9%</b>
<b>Italia</b>	<b>27.8%</b>	<b>29.2%</b>	<b>28.8%</b>	<b>34.8%</b>	<b>32.4%</b>	<b>32.6%</b>	<b>29.4%</b>	<b>39.1%</b>	<b>32.1%</b>	<b>52.6%</b>	<b>29.8%</b>	<b>28.8%</b>	<b>29.6%</b>	<b>24.9%</b>	<b>23.1%</b>	<b>20.0%</b>	<b>18.2%</b>	<b>12.8%</b>	<b>18.0%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.16 SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	36.1%	35.3%	33.7%	30.1%	30.1%	29.6%	25.5%	32.2%	39.9%	44.1%	46.8%	41.4%	51.7%	57.5%	59.6%	58.7%	54.6%	56.3%	58.9%
02 - Valle d'Aosta	28.3%	24.4%	35.3%	35.6%	57.9%	39.0%	48.5%	62.6%	60.1%	68.3%	67.1%	66.6%	56.4%	65.3%	65.3%	67.5%	69.8%	68.8%	74.7%
03 - Lombardia	38.9%	40.4%	41.0%	36.4%	35.6%	39.4%	35.0%	36.3%	33.2%	38.6%	45.2%	43.6%	43.3%	50.9%	53.1%	53.5%	56.3%	59.7%	62.2%
05 - Veneto	43.5%	43.6%	41.4%	37.6%	36.4%	41.6%	36.4%	32.6%	34.3%	22.5%	48.0%	48.0%	52.7%	56.4%	55.2%	61.2%	43.2%	57.1%	51.7%
06 - Friuli-Venezia Giulia	46.0%	46.8%	51.2%	46.8%	39.3%	37.0%	36.8%	24.4%	35.8%	37.5%	45.8%	40.9%	37.1%	44.6%	48.4%	66.3%	64.1%	66.3%	53.5%
07 - Liguria	25.0%	28.0%	24.2%	29.5%	24.2%	27.9%	30.8%	24.6%	24.5%	31.3%	30.0%	34.9%	33.1%	48.3%	43.6%	44.7%	40.3%	44.0%	58.0%
08 - Emilia-Romagna	37.4%	36.8%	34.5%	32.0%	34.4%	37.5%	37.9%	39.0%	42.4%	38.9%	43.4%	48.5%	56.0%	54.7%	51.6%	59.8%	55.4%	59.8%	57.6%
09 - Toscana	36.6%	36.4%	32.5%	34.7%	30.8%	33.9%	32.6%	37.7%	33.7%	36.5%	40.1%	45.1%	49.7%	51.0%	49.4%	51.7%	54.1%	59.8%	55.7%
10 - Umbria	25.2%	21.4%	23.1%	24.7%	23.8%	32.5%	28.6%	26.3%	28.1%	27.9%	31.4%	32.1%	39.9%	37.9%	48.8%	45.2%	42.3%	52.5%	36.0%
11 - Marche	39.6%	37.2%	32.8%	32.2%	28.7%	39.2%	37.3%	34.7%	36.8%	40.8%	49.3%	53.5%	56.4%	60.3%	56.2%	61.0%	54.8%	59.6%	50.6%
12 - Lazio	55.1%	57.6%	52.6%	53.1%	46.5%	46.9%	45.4%	52.2%	57.3%	55.6%	56.4%	62.9%	69.2%	72.9%	73.9%	69.2%	74.4%	77.2%	78.1%
13 - Abruzzo	28.3%	27.7%	27.0%	33.5%	29.3%	37.0%	31.3%	34.0%	40.6%	38.9%	41.3%	45.7%	43.2%	48.8%	48.2%	50.2%	50.7%	56.7%	48.8%
14 - Molise	22.0%	22.8%	25.8%	30.5%	24.3%	32.5%	27.3%	28.4%	28.1%	26.9%	40.4%	36.7%	46.9%	51.7%	53.4%	41.9%	40.9%	53.0%	43.1%
15 - Campania	38.5%	42.8%	39.3%	37.6%	35.3%	39.9%	36.3%	34.6%	35.6%	35.5%	44.2%	41.9%	50.9%	57.2%	59.6%	53.2%	67.5%	70.9%	62.7%
16 - Puglia	33.0%	37.8%	31.0%	39.4%	36.0%	38.1%	37.3%	38.2%	38.1%	36.5%	42.8%	45.9%	52.5%	50.8%	45.0%	38.5%	44.0%	48.6%	51.8%
17 - Basilicata	31.8%	31.0%	27.8%	36.2%	28.7%	33.0%	28.5%	26.1%	28.3%	32.9%	36.4%	40.6%	35.1%	35.2%	31.8%	28.3%	31.7%	32.5%	35.4%
18 - Calabria	33.1%	25.8%	19.7%	30.6%	29.1%	36.2%	26.5%	22.2%	21.8%	20.6%	17.7%	14.6%	13.5%	19.1%	22.7%	20.9%	21.8%	37.1%	47.2%
19 - Sicilia	38.1%	34.2%	34.9%	36.4%	36.6%	37.5%	37.8%	49.9%	54.7%	54.1%	52.4%	42.7%	46.5%	43.7%	44.8%	51.6%	41.2%	46.4%	58.0%
20 - Sardegna	23.1%	27.7%	23.9%	25.7%	23.4%	29.0%	26.0%	29.9%	33.1%	33.5%	37.1%	35.0%	34.6%	40.9%	35.6%	27.4%	31.5%	39.8%	43.3%
21 - Prov. Auton. di Trento	35.8%	29.3%	24.4%	24.2%	22.9%	26.4%	23.5%	24.7%	26.7%	33.4%	38.0%	39.1%	44.0%	48.2%	51.8%	47.8%	55.4%	57.4%	54.5%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	29.6%	30.0%	27.2%	30.2%	31.3%	33.1%	33.1%	32.7%	35.4%	37.2%	38.6%	41.6%	45.2%	43.2%	47.1%	51.9%	55.5%	52.2%	49.7%
<b>Centro-Nord</b>	<b>39.2%</b>	<b>39.3%</b>	<b>37.2%</b>	<b>35.8%</b>	<b>34.5%</b>	<b>37.5%</b>	<b>34.9%</b>	<b>35.8%</b>	<b>37.0%</b>	<b>36.5%</b>	<b>45.7%</b>	<b>46.7%</b>	<b>49.9%</b>	<b>54.6%</b>	<b>55.1%</b>	<b>57.6%</b>	<b>55.3%</b>	<b>60.6%</b>	<b>58.9%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>33.2%</b>	<b>32.7%</b>	<b>30.0%</b>	<b>34.2%</b>	<b>31.9%</b>	<b>36.1%</b>	<b>32.3%</b>	<b>33.0%</b>	<b>34.2%</b>	<b>33.8%</b>	<b>35.9%</b>	<b>32.0%</b>	<b>33.5%</b>	<b>39.1%</b>	<b>40.0%</b>	<b>38.2%</b>	<b>40.9%</b>	<b>50.1%</b>	<b>52.9%</b>
<b>Italia</b>	<b>37.2%</b>	<b>37.0%</b>	<b>34.9%</b>	<b>35.4%</b>	<b>33.8%</b>	<b>37.1%</b>	<b>34.1%</b>	<b>35.0%</b>	<b>36.1%</b>	<b>35.7%</b>	<b>42.4%</b>	<b>41.7%</b>	<b>44.2%</b>	<b>49.5%</b>	<b>50.0%</b>	<b>50.7%</b>	<b>50.4%</b>	<b>57.4%</b>	<b>57.2%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.17 SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte2018	33.2%	32.7%	31.5%	27.3%	28.1%	28.0%	23.9%	30.6%	38.3%	42.5%	45.3%	39.7%	50.2%	56.2%	58.3%	57.2%	52.9%	54.4%	57.4%
02 - Valle d'Aosta2018	15.3%	10.6%	8.3%	10.8%	11.7%	20.2%	21.0%	20.8%	20.5%	20.4%	41.6%	31.2%	19.0%	24.3%	25.6%	22.7%	41.0%	47.4%	60.3%
03 - Lombardia	31.0%	31.4%	31.9%	29.5%	26.7%	31.5%	27.5%	29.2%	26.7%	30.9%	34.7%	32.9%	36.0%	39.4%	42.6%	46.9%	47.8%	49.2%	53.8%
05 - Veneto	35.3%	34.1%	30.5%	27.6%	24.4%	29.8%	25.9%	22.3%	22.9%	23.4%	35.2%	31.9%	35.5%	39.7%	40.3%	42.2%	31.1%	43.9%	37.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	30.9%	30.0%	30.1%	25.9%	21.2%	23.3%	24.2%	24.8%	22.2%	22.7%	27.5%	28.2%	30.8%	41.8%	38.7%	46.0%	47.9%	49.1%	49.6%
07 - Liguria	21.6%	24.5%	21.3%	26.3%	21.1%	25.3%	28.0%	22.1%	22.4%	29.1%	27.3%	31.4%	30.2%	43.1%	39.0%	39.8%	35.5%	37.9%	52.2%
08 - Emilia-Romagna	30.1%	27.6%	25.0%	23.9%	23.5%	27.1%	25.2%	25.4%	27.2%	29.4%	34.7%	39.2%	43.6%	45.9%	44.2%	53.0%	47.1%	50.7%	49.1%
09 - Toscana	28.6%	28.5%	25.6%	27.3%	24.5%	27.8%	26.1%	27.6%	27.5%	31.6%	35.5%	36.2%	40.8%	44.1%	41.0%	44.9%	46.1%	51.3%	46.8%
10 - Umbria	23.3%	19.9%	21.5%	23.3%	22.4%	31.4%	27.2%	25.1%	26.9%	26.7%	30.0%	30.8%	38.6%	36.8%	47.8%	43.7%	40.7%	50.6%	34.5%
11 - Marche	36.5%	33.4%	28.3%	27.1%	25.4%	35.3%	32.7%	29.7%	32.8%	36.4%	45.1%	49.4%	52.9%	57.0%	53.6%	57.8%	51.0%	55.5%	44.6%
12 - Lazio	45.6%	48.7%	42.6%	45.7%	38.6%	44.1%	40.6%	49.4%	52.7%	53.1%	53.7%	61.0%	67.6%	70.7%	72.1%	66.4%	73.0%	74.7%	76.1%
13 - Abruzzo	26.8%	26.1%	25.5%	32.0%	27.8%	35.9%	30.0%	32.8%	39.4%	37.5%	40.0%	44.5%	42.0%	47.8%	47.1%	48.9%	49.0%	54.7%	47.4%
14 - Molise	21.0%	22.0%	25.0%	29.8%	23.6%	32.1%	26.5%	27.6%	27.5%	26.4%	39.8%	36.0%	46.2%	51.0%	52.7%	41.0%	40.7%	51.7%	42.0%
15 - Campania	35.8%	39.6%	34.4%	33.8%	30.0%	35.9%	31.2%	29.2%	30.9%	31.4%	36.6%	32.4%	38.6%	50.8%	53.9%	40.2%	57.0%	60.2%	51.1%
16 - Puglia	30.6%	35.3%	28.5%	37.1%	33.5%	36.4%	35.3%	36.3%	36.4%	34.7%	40.9%	44.1%	50.8%	49.3%	43.5%	36.7%	41.9%	46.4%	49.8%
17 - Basilicata	30.5%	29.9%	26.7%	35.2%	27.7%	32.4%	27.6%	25.3%	27.6%	32.0%	35.5%	39.7%	34.4%	34.5%	31.1%	27.6%	30.8%	31.3%	34.2%
18 - Calabria	31.8%	24.7%	18.6%	29.5%	28.0%	35.6%	25.7%	21.5%	21.2%	20.0%	17.2%	14.1%	13.1%	18.5%	22.2%	20.2%	20.9%	35.8%	45.9%
19 - Sicilia	37.9%	35.3%	32.8%	36.4%	40.4%	37.4%	35.2%	45.8%	52.4%	52.5%	47.2%	39.0%	40.9%	40.3%	41.0%	47.8%	37.7%	43.6%	54.0%
20 - Sardegna	21.8%	26.5%	22.5%	24.6%	22.2%	28.2%	25.0%	28.8%	32.1%	32.4%	36.0%	33.9%	33.7%	40.2%	34.5%	26.4%	30.2%	38.1%	41.8%
21 - Prov. Auton. di Trento	27.0%	22.0%	18.1%	17.7%	15.8%	18.4%	16.5%	16.6%	16.8%	24.9%	28.5%	26.8%	30.5%	36.1%	37.4%	30.1%	37.2%	38.0%	38.3%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	22.4%	23.6%	21.6%	23.8%	23.7%	24.3%	23.5%	22.0%	23.2%	28.5%	28.9%	29.1%	31.3%	28.8%	31.7%	33.8%	42.8%	38.0%	35.9%
<b>Centro-Nord</b>	<b>31.7%</b>	<b>31.4%</b>	<b>28.8%</b>	<b>28.4%</b>	<b>25.9%</b>	<b>30.5%</b>	<b>27.4%</b>	<b>29.0%</b>	<b>29.1%</b>	<b>32.9%</b>	<b>38.0%</b>	<b>38.4%</b>	<b>42.5%</b>	<b>47.0%</b>	<b>47.5%</b>	<b>49.1%</b>	<b>47.1%</b>	<b>51.9%</b>	<b>51.4%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>31.3%</b>	<b>31.1%</b>	<b>27.2%</b>	<b>32.4%</b>	<b>30.1%</b>	<b>34.7%</b>	<b>29.9%</b>	<b>30.2%</b>	<b>31.8%</b>	<b>31.6%</b>	<b>32.4%</b>	<b>28.9%</b>	<b>29.5%</b>	<b>36.4%</b>	<b>37.2%</b>	<b>33.7%</b>	<b>36.2%</b>	<b>45.2%</b>	<b>47.8%</b>
<b>Italia</b>	<b>31.6%</b>	<b>31.3%</b>	<b>28.3%</b>	<b>29.7%</b>	<b>27.2%</b>	<b>31.9%</b>	<b>28.2%</b>	<b>29.4%</b>	<b>30.0%</b>	<b>32.4%</b>	<b>35.9%</b>	<b>34.6%</b>	<b>37.2%</b>	<b>42.8%</b>	<b>43.4%</b>	<b>42.6%</b>	<b>42.9%</b>	<b>49.6%</b>	<b>50.3%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.19 SPESA CORRENTE PRIMARIA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE (%). OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	97.1%	96.7%	96.0%	97.5%	96.3%	97.2%	95.2%	85.4%	96.5%	96.3%	93.3%	94.4%	96.5%	95.9%	94.4%	97.5%	95.2%	97.4%	95.9%
02 - Valle d'Aosta	44.2%	34.9%	41.9%	43.5%	72.2%	45.5%	55.9%	74.2%	79.8%	85.7%	76.5%	78.6%	76.7%	85.3%	84.9%	85.4%	84.1%	78.2%	79.0%
03 - Lombardia	80.5%	78.1%	81.0%	64.8%	71.1%	67.9%	66.1%	59.8%	58.0%	66.4%	73.7%	68.4%	60.4%	77.2%	81.2%	66.3%	80.9%	87.1%	82.2%
05 - Veneto	71.6%	71.3%	69.6%	57.6%	62.7%	62.9%	60.1%	54.4%	59.1%	21.8%	60.7%	63.6%	69.9%	73.7%	70.3%	80.1%	77.6%	85.7%	89.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	72.7%	77.6%	83.6%	86.3%	84.0%	78.4%	94.3%	24.1%	52.9%	53.4%	69.0%	54.7%	41.7%	46.5%	55.5%	83.0%	75.5%	80.7%	55.7%
07 - Liguria	87.1%	96.1%	93.8%	79.8%	93.5%	91.6%	95.2%	82.0%	70.5%	83.9%	63.3%	93.9%	89.3%	95.8%	93.2%	97.4%	81.6%	90.7%	94.7%
08 - Emilia-Romagna	74.5%	89.5%	83.7%	84.0%	80.9%	83.9%	86.1%	82.5%	85.7%	79.3%	84.3%	86.1%	92.8%	88.5%	87.7%	85.2%	87.2%	91.2%	89.1%
09 - Toscana	85.6%	84.9%	73.8%	73.1%	62.2%	81.7%	81.1%	85.1%	79.3%	71.0%	71.5%	83.6%	82.1%	78.0%	80.8%	90.0%	91.0%	98.2%	98.1%
10 - Umbria	97.3%	96.8%	96.0%	96.7%	96.7%	97.0%	96.6%	96.6%	96.6%	96.5%	94.4%	96.5%	96.1%	95.8%	94.7%	97.5%	95.5%	97.4%	95.9%
11 - Marche	95.2%	94.4%	92.5%	95.9%	88.1%	90.6%	90.0%	86.7%	73.3%	83.1%	87.6%	91.3%	92.9%	93.4%	83.3%	90.3%	90.2%	92.6%	94.1%
12 - Lazio	97.8%	97.7%	92.3%	91.5%	90.7%	80.7%	91.2%	77.8%	96.0%	77.2%	83.9%	80.4%	84.6%	92.2%	93.7%	97.1%	83.4%	97.4%	95.3%
13 - Abruzzo	97.3%	96.8%	96.0%	96.7%	96.7%	97.0%	96.6%	96.5%	96.5%	96.3%	94.2%	96.4%	96.4%	95.7%	94.5%	97.4%	95.3%	97.4%	95.7%
14 - Molise	97.3%	96.8%	96.0%	96.7%	96.7%	97.0%	96.6%	96.5%	96.1%	96.3%	94.6%	96.7%	96.2%	96.1%	94.9%	97.2%	45.8%	97.6%	96.0%
15 - Campania	58.5%	63.5%	68.9%	61.5%	68.4%	68.9%	73.7%	80.3%	75.3%	57.0%	67.0%	96.9%	98.4%	98.6%	93.3%	99.2%	99.3%	99.1%	98.9%
16 - Puglia	97.2%	96.8%	96.0%	96.7%	96.6%	97.1%	96.7%	96.4%	96.5%	96.3%	94.3%	96.4%	96.4%	95.7%	94.6%	97.4%	95.4%	97.4%	95.7%
17 - Basilicata	97.3%	96.8%	96.0%	96.7%	96.7%	97.0%	96.6%	96.5%	96.5%	96.3%	94.2%	96.4%	96.4%	95.7%	94.6%	97.4%	95.5%	97.4%	95.7%
18 - Calabria	97.3%	96.8%	96.0%	96.7%	96.7%	97.0%	96.6%	96.5%	96.5%	96.3%	94.2%	96.4%	96.4%	95.7%	94.5%	97.4%	95.3%	97.4%	95.7%
19 - Sicilia	38.8%	31.0%	42.9%	36.4%	28.0%	37.6%	51.1%	74.1%	66.2%	60.7%	84.5%	71.6%	81.0%	76.3%	80.3%	72.4%	55.5%	58.0%	75.0%
20 - Sardegna	97.3%	96.8%	95.6%	96.7%	96.4%	97.1%	96.2%	96.8%	94.7%	94.9%	90.8%	86.6%	73.4%	63.0%	83.9%	73.5%	88.9%	92.7%	95.6%
21 - Prov. Auton. di Trento	70.4%	68.9%	58.9%	61.7%	63.5%	77.4%	69.0%	61.5%	62.3%	59.9%	62.3%	75.2%	73.2%	71.7%	79.6%	79.4%	83.3%	87.8%	76.9%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	70.2%	68.6%	61.7%	61.5%	63.0%	79.4%	67.6%	67.0%	68.4%	58.9%	62.5%	74.7%	72.5%	71.1%	79.2%	78.6%	81.3%	90.8%	76.1%
<b>Centro-Nord</b>	<b>78.1%</b>	<b>78.7%</b>	<b>74.4%</b>	<b>68.8%</b>	<b>72.6%</b>	<b>70.1%</b>	<b>71.5%</b>	<b>58.9%</b>	<b>67.1%</b>	<b>45.6%</b>	<b>69.4%</b>	<b>69.5%</b>	<b>68.0%</b>	<b>73.9%</b>	<b>75.7%</b>	<b>78.6%</b>	<b>81.7%</b>	<b>87.8%</b>	<b>80.4%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>52.2%</b>	<b>46.4%</b>	<b>57.5%</b>	<b>49.9%</b>	<b>46.6%</b>	<b>53.6%</b>	<b>65.5%</b>	<b>80.5%</b>	<b>74.6%</b>	<b>63.9%</b>	<b>75.2%</b>	<b>87.2%</b>	<b>90.8%</b>	<b>88.1%</b>	<b>88.1%</b>	<b>89.5%</b>	<b>82.3%</b>	<b>85.0%</b>	<b>91.1%</b>
<b>Italia</b>	<b>72.2%</b>	<b>70.8%</b>	<b>71.2%</b>	<b>65.2%</b>	<b>67.6%</b>	<b>67.4%</b>	<b>70.6%</b>	<b>60.9%</b>	<b>67.9%</b>	<b>47.4%</b>	<b>70.2%</b>	<b>71.2%</b>	<b>70.4%</b>	<b>75.1%</b>	<b>76.9%</b>	<b>80.0%</b>	<b>81.8%</b>	<b>87.2%</b>	<b>82.0%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.20 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI. SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	8.0	6.7	6.6	6.3	6.3	6.4	7.4	7.1	6.0	6.2	5.9	7.3	5.7	6.0	6.3	6.6	6.5	7.3	6.6
02 - Valle d'Aosta	3.3	3.0	2.5	2.7	1.6	2.6	2.4	1.8	2.0	1.6	1.5	1.7	1.9	1.8	2.2	2.0	2.2	2.6	2.2
03 - Lombardia	8.0	7.6	6.2	6.7	7.6	7.1	7.9	7.6	7.7	8.0	8.0	8.2	7.6	7.3	7.4	8.6	7.1	6.9	6.7
05 - Veneto	6.2	5.8	5.6	5.9	5.7	5.3	6.4	6.3	6.3	6.8	6.0	6.3	5.5	5.7	5.4	5.1	6.8	6.1	6.9
06 - Friuli-Venezia Giulia	5.2	4.4	3.8	4.3	5.0	5.1	5.4	5.9	5.2	5.9	5.3	5.1	6.1	6.1	5.8	4.4	4.6	4.7	5.4
07 - Liguria	8.5	7.6	8.3	8.1	8.4	8.3	7.8	9.1	8.9	7.8	9.4	8.0	8.6	9.2	9.1	9.4	9.5	9.6	8.0
08 - Emilia-Romagna	6.2	6.0	5.9	6.5	5.8	6.1	6.3	6.4	6.2	7.2	7.4	7.3	6.1	6.3	6.9	6.1	6.1	5.9	6.0
09 - Toscana	6.4	6.6	6.9	6.4	6.3	6.3	7.4	6.8	6.2	7.4	6.7	7.2	6.7	7.1	7.0	8.2	7.5	6.9	7.7
10 - Umbria	5.8	5.8	5.3	5.5	5.7	5.0	5.7	5.6	6.3	6.7	7.5	8.1	6.8	6.9	6.7	7.6	7.7	6.9	8.0
11 - Marche	5.3	5.1	6.0	6.3	6.2	5.7	5.7	6.9	7.6	6.9	6.8	6.1	5.4	5.7	5.7	5.5	6.7	6.2	6.2
12 - Lazio	5.7	5.4	5.2	5.4	5.7	6.1	6.3	5.0	4.1	3.4	4.0	4.6	3.2	3.8	3.6	5.1	3.0	2.6	2.7
13 - Abruzzo	5.8	6.3	6.4	5.7	6.3	6.1	6.4	6.5	6.0	5.2	3.5	4.6	3.8	4.0	4.5	4.2	4.4	4.0	4.8
14 - Molise	4.2	4.5	5.4	5.3	4.6	4.1	4.3	4.5	4.4	4.6	3.6	4.5	4.0	4.0	4.1	5.7	5.0	4.8	5.6
15 - Campania	5.5	4.8	4.5	5.4	5.6	5.7	6.1	6.4	6.3	6.6	6.5	6.5	5.8	5.3	5.4	5.3	4.0	4.0	5.2
16 - Puglia	7.3	6.3	6.5	6.5	6.8	7.1	6.8	7.4	6.8	6.6	7.0	5.8	4.9	5.3	6.1	6.6	5.8	6.3	5.8
17 - Basilicata	3.0	2.8	3.7	3.6	3.9	3.8	4.2	4.5	4.4	4.0	4.7	4.5	4.9	5.4	5.5	4.9	5.0	5.5	5.1
18 - Calabria	5.6	5.0	5.6	5.4	5.6	5.3	6.2	6.5	5.7	6.0	6.3	5.8	5.3	7.1	7.0	7.0	6.6	6.5	5.2
19 - Sicilia	6.6	5.7	5.7	6.1	6.5	6.1	5.7	5.8	4.5	5.2	6.1	6.4	6.3	7.5	7.6	6.9	8.5	9.1	6.4
20 - Sardegna	4.9	4.7	4.5	5.0	5.0	4.8	5.9	5.7	5.1	4.9	5.7	6.9	7.0	6.9	5.5	7.0	6.9	6.6	6.7
21 - Prov. Auton. di Trento	2.9	3.1	3.0	3.1	2.8	3.0	3.0	3.3	3.2	2.9	3.0	3.0	2.9	2.6	2.8	3.1	3.1	3.4	3.3
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.8	2.7	2.9	3.0	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	3.2	3.2	3.0	3.2	3.2	3.4	3.3	2.9	3.2	2.9
<b>Centro-Nord</b>		<b>6.2</b>	<b>5.9</b>	<b>6.1</b>	<b>6.1</b>	<b>6.0</b>	<b>6.6</b>	<b>6.5</b>	<b>6.2</b>	<b>6.3</b>	<b>6.1</b>	<b>6.5</b>	<b>5.8</b>	<b>6.0</b>	<b>6.1</b>	<b>6.4</b>	<b>6.0</b>	<b>5.7</b>	<b>5.9</b>
<b>Mezzogiorno</b>		<b>5.3</b>	<b>5.4</b>	<b>5.7</b>	<b>5.9</b>	<b>5.8</b>	<b>6.2</b>	<b>6.6</b>	<b>6.1</b>	<b>6.2</b>	<b>6.5</b>	<b>6.8</b>	<b>6.5</b>	<b>6.7</b>	<b>6.7</b>	<b>6.7</b>	<b>6.5</b>	<b>6.3</b>	<b>5.8</b>
<b>Italia</b>		<b>5.9</b>	<b>5.8</b>	<b>6.0</b>	<b>6.0</b>	<b>6.0</b>	<b>6.5</b>	<b>6.5</b>	<b>6.2</b>	<b>6.3</b>	<b>6.2</b>	<b>6.7</b>	<b>6.1</b>	<b>6.3</b>	<b>6.4</b>	<b>6.7</b>	<b>6.3</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.21 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI. SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI PA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	9.7	8.7	8.4	8.5	8.1	8.5	10.0	8.9	7.9	8.1	7.9	11.4	12.7	11.2	13.9	15.2	18.0	17.2	15.2
02 - Valle d'Aosta	4.1	3.7	3.7	3.9	4.1	4.0	4.6	4.3	4.5	4.4	3.4	4.3	4.8	5.4	6.2	7.6	6.9	7.9	7.6
03 - Lombardia	10.5	11.2	8.6	9.4	11.5	11.1	12.3	12.0	11.6	12.6	11.9	13.6	11.7	13.4	15.9	17.5	16.6	15.2	13.6
05 - Veneto	8.4	8.4	8.4	9.3	9.6	8.9	10.0	9.7	9.7	9.9	10.2	11.7	12.0	13.2	11.9	12.7	13.1	16.0	15.1
06 - Friuli-Venezia Giulia	7.5	6.5	7.7	7.8	8.2	7.6	7.7	7.7	8.0	9.2	8.9	8.9	10.2	10.8	11.8	11.5	11.2	12.1	9.3
07 - Liguria	10.8	9.1	10.1	9.5	10.6	11.2	13.2	12.5	12.3	9.1	12.1	12.8	10.7	14.9	15.5	14.0	14.8	14.1	16.0
08 - Emilia-Romagna	9.9	9.7	9.8	9.5	9.2	10.0	10.8	11.2	11.4	12.5	12.7	14.3	14.0	13.8	16.3	16.0	15.8	14.6	13.2
09 - Toscana	9.1	9.8	10.3	9.7	9.3	10.1	12.3	11.8	11.5	11.4	11.1	12.2	14.2	14.3	15.8	19.1	19.2	16.9	17.1
10 - Umbria	6.7	6.8	6.1	6.4	6.8	6.4	7.6	7.2	8.2	8.6	9.9	11.6	11.8	12.1	13.5	15.8	15.8	15.8	16.3
11 - Marche	6.6	6.3	7.9	8.5	7.8	8.2	7.9	10.4	11.5	10.6	11.4	12.0	12.0	11.9	15.3	15.6	15.5	14.6	12.6
12 - Lazio	8.9	8.4	9.0	8.7	8.8	8.6	10.0	6.9	5.5	5.4	6.0	6.6	5.3	5.5	6.5	8.7	5.8	4.9	6.6
13 - Abruzzo	6.1	6.9	7.3	6.7	7.4	7.6	7.8	8.2	8.1	6.0	3.8	6.4	4.6	4.8	6.2	5.6	6.8	5.9	6.6
14 - Molise	4.4	4.9	6.1	6.5	5.9	4.7	5.3	5.5	5.3	5.2	4.7	6.2	6.5	8.4	8.4	11.3	12.5	12.6	11.4
15 - Campania	6.1	5.2	4.8	5.9	6.1	6.5	7.5	7.8	7.6	7.8	9.3	9.4	11.6	8.9	9.1	8.5	8.1	7.8	9.3
16 - Puglia	8.6	7.1	7.6	8.0	8.3	9.2	9.7	10.6	9.7	9.6	11.8	11.1	11.2	12.4	13.7	13.6	15.9	15.6	12.4
17 - Basilicata	3.6	3.0	4.3	4.1	4.3	4.3	5.1	5.2	5.3	5.6	6.1	6.0	7.8	9.0	8.4	7.8	10.0	9.9	9.1
18 - Calabria	6.1	5.3	5.8	5.9	6.3	6.0	6.7	7.4	6.4	6.9	7.5	6.9	7.2	8.9	9.4	9.0	10.2	14.0	12.3
19 - Sicilia	7.2	6.0	6.6	6.7	6.8	6.8	6.5	7.5	5.9	6.4	8.2	8.4	10.5	11.5	12.3	11.4	18.1	18.4	11.4
20 - Sardegna	5.1	4.9	4.7	4.8	4.9	4.8	6.0	6.6	6.3	6.5	7.8	8.2	10.0	10.3	9.8	11.4	13.1	14.1	13.4
21 - Prov. Auton. di Trento	3.3	3.5	3.5	3.6	3.1	3.6	3.6	3.9	3.8	3.5	3.5	3.8	3.9	3.9	4.4	5.2	5.5	6.0	5.4
22 - Prov. Auton. di Bolzano	3.1	3.0	3.3	3.5	3.5	3.9	4.0	4.0	4.0	4.2	4.3	4.3	4.5	4.5	5.0	5.6	4.8	5.3	4.5
<b>Centro-Nord</b>	<b>8.7</b>	<b>8.6</b>	<b>8.4</b>	<b>8.6</b>	<b>8.8</b>	<b>8.9</b>	<b>10.0</b>	<b>9.4</b>	<b>9.2</b>	<b>9.2</b>	<b>9.2</b>	<b>10.6</b>	<b>10.3</b>	<b>10.8</b>	<b>12.4</b>	<b>13.6</b>	<b>13.2</b>	<b>12.3</b>	<b>12.5</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>6.5</b>	<b>5.8</b>	<b>6.0</b>	<b>6.3</b>	<b>6.6</b>	<b>6.6</b>	<b>7.3</b>	<b>8.2</b>	<b>7.6</b>	<b>7.8</b>	<b>8.6</b>	<b>9.3</b>	<b>10.6</b>	<b>10.6</b>	<b>11.1</b>	<b>10.5</b>	<b>12.8</b>	<b>12.5</b>	<b>10.8</b>
<b>Italia</b>	<b>7.9</b>	<b>7.4</b>	<b>7.5</b>	<b>7.8</b>	<b>8.0</b>	<b>8.0</b>	<b>9.0</b>	<b>9.0</b>	<b>8.6</b>	<b>8.7</b>	<b>9.1</b>	<b>10.3</b>	<b>10.6</b>	<b>10.9</b>	<b>12.2</b>	<b>12.7</b>	<b>13.3</b>	<b>12.5</b>	<b>11.9</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.22 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA SETTORE VIABILITÀ / SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TUTTI I SETTORI. OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.3	0.9	0.2	0.2	0.4	0.3	0.1	0.2	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2
02 - Valle d'Aosta	2.2	2.2	2.0	2.0	0.8	1.6	1.4	0.9	0.8	0.6	0.7	0.7	0.6	0.5	0.6	0.4	0.6	0.9	0.8
03 - Lombardia	1.6	1.6	1.3	2.2	1.9	2.1	2.5	2.8	2.9	2.4	2.5	2.7	3.3	1.9	1.4	2.9	1.2	0.9	1.4
05 - Veneto	1.8	1.6	1.6	2.1	1.7	1.7	2.1	2.3	2.2	3.3	2.3	2.2	1.6	1.4	1.4	1.0	1.0	0.6	0.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	1.7	1.4	0.6	0.6	0.7	1.0	0.3	3.1	2.1	2.3	1.6	1.8	2.5	2.2	1.9	0.7	0.9	0.8	1.7
07 - Liguria	0.9	0.3	0.5	1.8	0.5	0.6	0.3	1.3	2.0	1.4	3.1	0.4	0.9	0.4	0.5	0.2	1.2	0.8	0.4
08 - Emilia-Romagna	1.1	0.5	0.7	0.8	0.9	0.7	0.7	0.9	0.8	1.2	1.0	0.9	0.4	0.6	0.6	0.8	0.6	0.5	0.6
09 - Toscana	0.8	0.8	1.4	1.3	1.8	0.8	0.9	0.7	0.8	1.5	1.4	1.0	0.9	1.2	0.9	0.5	0.4	0.1	0.1
10 - Umbria	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1
11 - Marche	0.2	0.3	0.3	0.2	0.5	0.4	0.5	0.6	1.4	0.8	0.6	0.4	0.3	0.3	0.6	0.3	0.3	0.3	0.2
12 - Lazio	0.1	0.2	0.5	0.5	0.6	1.3	0.6	1.4	0.3	0.9	0.8	1.4	0.9	0.7	0.4	0.2	0.8	0.1	0.2
13 - Abruzzo	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2
14 - Molise	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1.2	0.1	0.1
15 - Campania	2.7	2.8	2.4	2.9	2.6	2.3	1.7	1.3	1.6	2.9	2.0	0.2	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1
16 - Puglia	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2
17 - Basilicata	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
18 - Calabria	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
19 - Sicilia	4.8	4.4	3.4	4.3	5.3	4.2	3.3	1.7	1.7	2.3	1.1	1.8	1.0	1.4	1.1	1.7	1.9	2.3	1.4
20 - Sardegna	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.4	0.9	1.5	2.1	0.6	1.1	0.4	0.3	0.2
21 - Prov. Auton. di Trento	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2	0.7	0.9	1.3	1.3	1.3	1.7	1.0	1.0	1.0	0.8	0.7	0.7	0.6	1.1
22 - Prov. Auton. di Bolzano	1.1	1.1	1.1	1.3	1.1	0.5	0.8	0.9	0.9	1.4	1.2	0.9	1.3	1.2	0.9	0.9	0.6	0.3	0.7
<b>Centro-Nord</b>	<b>1.4</b>	<b>1.3</b>	<b>1.4</b>	<b>1.7</b>	<b>1.5</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>	<b>2.4</b>	<b>1.9</b>	<b>2.9</b>	<b>1.9</b>	<b>2.0</b>	<b>1.9</b>	<b>1.7</b>	<b>1.4</b>	<b>1.3</b>	<b>0.9</b>	<b>0.7</b>	<b>1.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>3.0</b>	<b>3.4</b>	<b>2.6</b>	<b>3.2</b>	<b>3.6</b>	<b>2.9</b>	<b>2.0</b>	<b>1.1</b>	<b>1.3</b>	<b>1.8</b>	<b>1.3</b>	<b>0.6</b>	<b>0.4</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.4</b>
<b>Italia</b>	<b>1.7</b>	<b>1.8</b>	<b>1.6</b>	<b>2.0</b>	<b>1.8</b>	<b>1.8</b>	<b>1.7</b>	<b>2.2</b>	<b>1.8</b>	<b>2.7</b>	<b>1.8</b>	<b>1.7</b>	<b>1.6</b>	<b>1.4</b>	<b>1.2</b>	<b>1.1</b>	<b>0.8</b>	<b>0.6</b>	<b>0.9</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.24 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	42.0	50.8	57.8	75.9	61.1	70.0	109.4	38.7	37.6	17.0	22.3	25.1	14.5	12.3	20.9	15.1	11.6	7.9	11.2
02 - Valle d'Aosta	80.8	158.9	113.7	178.0	114.7	197.3	153.6	119.7	169.5	138.3	156.1	169.3	426.2	291.6	335.3	290.0	156.1	87.4	76.9
03 - Lombardia	36.7	34.9	37.0	24.8	19.4	24.5	35.4	18.9	36.2	32.6	36.4	38.2	31.1	23.8	19.7	16.7	11.7	14.8	9.0
05 - Veneto	27.5	32.6	28.5	19.5	21.7	31.9	40.1	84.6	105.4	93.3	19.6	23.8	10.6	13.7	14.3	11.6	11.9	15.6	12.2
06 - Friuli-Venezia Giulia	42.4	45.4	45.1	53.5	52.2	81.9	32.1	88.8	53.1	36.9	43.4	61.6	50.2	33.2	23.2	13.6	9.9	8.1	12.7
07 - Liguria	119.6	74.8	76.6	38.2	92.6	64.2	42.7	71.4	92.3	51.6	62.4	54.5	45.0	22.9	52.8	29.8	53.7	42.2	18.1
08 - Emilia-Romagna	38.8	51.3	53.5	43.7	38.0	51.3	55.2	45.9	52.0	44.9	58.2	32.4	31.6	22.0	33.6	20.7	14.4	10.2	21.2
09 - Toscana	63.1	76.9	60.9	36.3	45.1	55.2	37.9	40.2	64.3	32.1	27.0	31.4	27.8	16.5	44.8	33.4	25.8	24.1	24.9
10 - Umbria	152.7	209.6	162.2	156.8	147.3	131.1	116.7	134.6	173.9	151.1	137.0	153.1	94.0	96.4	80.6	63.9	76.4	35.5	110.4
11 - Marche	47.7	67.9	66.6	87.6	68.8	61.0	50.8	60.7	76.8	46.7	28.9	25.6	30.9	20.2	31.5	23.7	21.0	15.6	67.5
12 - Lazio	54.3	58.9	34.5	40.3	63.8	126.3	91.6	81.6	78.7	63.7	82.2	77.9	61.2	56.6	57.7	49.5	43.3	61.7	59.8
13 - Abruzzo	122.0	150.7	120.2	72.7	63.3	101.3	117.5	92.0	80.5	69.7	75.7	75.1	92.7	66.6	71.5	49.9	46.7	31.4	53.7
14 - Molise	212.1	216.3	169.2	148.6	281.7	329.6	242.8	241.5	306.9	186.8	178.7	257.0	168.5	111.7	119.5	103.3	114.7	54.9	103.2
15 - Campania	32.2	20.9	16.0	17.1	28.1	33.6	33.6	24.6	25.6	23.9	28.1	41.6	24.7	17.5	29.0	18.5	14.5	19.4	25.3
16 - Puglia	47.6	45.4	33.7	24.4	31.4	44.2	39.6	26.8	31.3	34.6	30.1	24.7	19.0	17.8	34.7	32.1	26.8	29.0	23.7
17 - Basilicata	104.0	112.2	117.2	90.2	149.6	212.2	194.7	216.5	187.4	132.9	108.5	100.4	125.6	105.9	210.9	129.3	122.9	109.3	146.5
18 - Calabria	171.4	269.9	253.9	179.2	200.1	309.0	369.7	456.0	545.2	522.7	609.9	774.0	826.0	531.2	478.3	416.8	370.9	193.1	143.9
19 - Sicilia	49.7	72.6	68.3	62.4	46.1	103.8	98.5	45.3	42.9	42.6	54.1	70.8	72.4	81.3	99.6	54.3	71.9	63.9	45.8
20 - Sardegna	132.9	176.2	128.2	152.2	167.7	216.4	220.7	182.5	166.9	154.8	129.4	138.9	138.2	84.8	144.6	171.5	139.3	102.0	82.9
21 - Prov. Auton. di Trento	4.0	4.4	42.3	4.1	2.2	2.6	74.3	0.4	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Auton. di Bolzano	5.4	6.7	46.8	6.1	3.6	5.6	77.0	2.7	2.1	1.9	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>47.6</b>	<b>52.6</b>	<b>48.5</b>	<b>42.4</b>	<b>44.1</b>	<b>58.2</b>	<b>58.8</b>	<b>51.8</b>	<b>62.6</b>	<b>47.8</b>	<b>43.5</b>	<b>42.2</b>	<b>33.8</b>	<b>27.2</b>	<b>32.4</b>	<b>25.0</b>	<b>21.6</b>	<b>22.6</b>	<b>25.0</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>71.6</b>	<b>88.7</b>	<b>76.1</b>	<b>63.6</b>	<b>70.5</b>	<b>107.6</b>	<b>110.7</b>	<b>96.9</b>	<b>104.1</b>	<b>96.9</b>	<b>105.6</b>	<b>129.4</b>	<b>129.2</b>	<b>94.0</b>	<b>108.1</b>	<b>86.0</b>	<b>81.0</b>	<b>58.9</b>	<b>52.0</b>
<b>Italia</b>	<b>56.3</b>	<b>65.6</b>	<b>58.4</b>	<b>50.0</b>	<b>53.5</b>	<b>75.7</b>	<b>77.1</b>	<b>67.6</b>	<b>77.1</b>	<b>64.9</b>	<b>65.1</b>	<b>72.5</b>	<b>66.8</b>	<b>50.2</b>	<b>58.5</b>	<b>45.9</b>	<b>42.0</b>	<b>35.0</b>	<b>34.2</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.25 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	138.2	144.5	150.1	172.6	198.6	182.9	174.2	161.0	159.7	171.8	163.0	154.1	136.9	137.1	107.9	104.9	110.2	109.9	115.8
02 - Valle d'Aosta	394.1	-	-	-	-	11.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	227.1	257.1	274.0
03 - Lombardia	109.0	120.3	121.6	150.8	160.2	140.0	148.9	146.8	163.0	145.6	119.1	119.4	122.4	120.0	110.1	98.6	92.5	89.0	86.8
05 - Veneto	130.6	144.6	165.4	180.1	204.5	180.8	184.1	172.9	170.0	168.1	138.2	132.1	130.7	110.9	100.8	92.7	103.0	93.3	96.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	149.6	161.8	134.9	162.1	218.4	262.2	251.7	201.8	205.9	200.9	175.3	170.4	147.6	123.7	112.4	111.5	99.0	95.8	99.2
07 - Liguria	148.4	170.4	202.9	177.6	185.7	175.3	166.8	172.2	166.2	150.6	155.7	130.4	158.0	119.9	117.0	128.4	123.9	110.2	103.8
08 - Emilia-Romagna	141.7	140.6	173.3	213.7	239.9	211.2	204.4	195.3	190.3	189.9	147.8	136.1	138.6	138.8	120.3	103.1	105.7	96.4	102.8
09 - Toscana	115.2	129.8	159.1	168.6	185.7	156.0	174.4	163.5	156.7	160.4	150.9	137.9	131.7	137.0	117.5	105.7	103.6	99.0	104.6
10 - Umbria	161.9	170.2	151.7	174.4	193.2	160.9	175.3	194.4	172.1	156.8	145.5	129.5	133.0	137.7	121.0	104.1	104.5	98.7	96.8
11 - Marche	136.5	139.0	153.4	171.2	207.3	174.2	179.3	179.9	151.8	149.0	129.9	128.6	131.9	118.7	126.1	100.2	121.1	109.9	115.7
12 - Lazio	115.9	115.0	116.6	127.7	127.4	120.8	120.0	140.0	76.6	135.1	121.5	116.5	104.9	114.4	90.5	86.5	62.6	68.9	69.2
13 - Abruzzo	158.6	162.7	155.8	184.1	225.1	176.4	182.7	177.4	167.0	166.7	156.4	141.5	142.4	143.3	137.7	134.5	94.9	91.9	111.9
14 - Molise	224.3	274.3	222.1	237.7	238.2	240.6	325.4	244.4	234.6	300.0	212.8	191.1	180.3	171.9	156.1	210.1	174.3	167.5	179.3
15 - Campania	110.5	111.1	114.2	115.8	124.1	114.1	115.3	122.2	119.7	116.0	94.2	86.9	83.0	96.9	76.7	97.2	85.2	70.6	75.4
16 - Puglia	92.8	75.8	89.0	81.6	81.1	78.5	82.6	81.9	94.4	95.5	81.1	76.5	72.8	84.4	78.7	87.0	67.9	65.9	62.3
17 - Basilicata	174.8	222.1	196.4	196.3	207.4	215.4	225.9	243.7	265.0	229.2	210.5	177.0	185.3	179.7	153.9	236.2	187.3	165.7	136.2
18 - Calabria	125.6	167.2	182.6	179.3	165.8	150.4	147.1	170.8	170.6	172.2	157.1	147.1	129.6	136.9	121.6	121.3	78.6	74.5	65.8
19 - Sicilia	108.9	107.8	113.3	105.6	95.5	87.0	86.7	92.4	84.6	82.1	89.3	92.2	83.9	90.2	74.3	68.7	41.2	42.2	43.1
20 - Sardegna	170.4	162.9	158.1	171.5	176.6	188.2	190.6	163.1	182.5	182.0	161.9	149.2	155.2	140.9	126.7	136.9	111.9	101.7	100.5
21 - Prov. Auton. di Trento	312.8	333.3	347.9	341.4	375.0	366.6	314.3	308.7	302.3	358.7	348.3	282.8	284.5	273.4	264.2	248.5	231.5	210.6	215.8
22 - Prov. Auton. di Bolzano	273.7	300.1	311.8	240.3	322.2	311.3	271.2	296.4	261.8	277.5	248.7	228.2	226.6	236.7	251.9	237.2	238.3	272.4	282.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>131.2</b>	<b>138.6</b>	<b>149.8</b>	<b>168.3</b>	<b>186.7</b>	<b>168.7</b>	<b>169.8</b>	<b>166.5</b>	<b>157.6</b>	<b>162.7</b>	<b>141.7</b>	<b>133.9</b>	<b>131.2</b>	<b>127.3</b>	<b>112.4</b>	<b>103.2</b>	<b>100.9</b>	<b>97.3</b>	<b>99.3</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>119.5</b>	<b>121.9</b>	<b>125.8</b>	<b>125.7</b>	<b>127.4</b>	<b>118.7</b>	<b>121.6</b>	<b>123.8</b>	<b>125.0</b>	<b>123.6</b>	<b>110.8</b>	<b>104.3</b>	<b>99.4</b>	<b>106.5</b>	<b>92.0</b>	<b>101.6</b>	<b>77.4</b>	<b>71.0</b>	<b>71.6</b>
<b>Italia</b>	<b>127.0</b>	<b>132.6</b>	<b>141.2</b>	<b>153.1</b>	<b>165.6</b>	<b>151.0</b>	<b>152.8</b>	<b>151.5</b>	<b>146.2</b>	<b>149.0</b>	<b>130.9</b>	<b>123.7</b>	<b>120.2</b>	<b>120.1</b>	<b>105.4</b>	<b>102.7</b>	<b>92.8</b>	<b>88.3</b>	<b>89.9</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.27 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI REGIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.1	0.1	0.1	0.6	0.8	8.0	17.2	17.4	0.5	0.6	0.2	0.4	0.3	0.7	0.2	0.0	0.5	1.2	0.4
02 - Valle d'Aosta	449.8	391.2	317.0	287.9	313.5	335.6	240.8	240.4	266.1	258.0	187.7	184.4	153.0	144.6	120.0	70.9	72.0	48.3	75.6
03 - Lombardia	0.1	0.0	1.1	0.3	0.1	-	0.4	0.5	1.9	0.1	0.6	0.4	0.3	3.9	6.5	1.6	1.5	1.2	0.6
05 - Veneto	2.0	1.8	1.9	2.3	10.4	6.6	3.2	1.4	2.4	1.2	15.2	20.7	26.6	26.5	30.1	22.0	54.8	17.8	39.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	25.5	25.6	6.8	6.5	15.1	10.1	16.5	8.1	17.3	27.5	14.4	41.4	57.1	27.7	41.1	14.8	25.0	34.2	30.1
07 - Liguria	0.4	0.3	0.4	1.1	0.4	0.4	2.9	4.4	1.5	0.3	0.4	0.5	0.3	0.8	0.6	4.3	1.6	1.0	0.7
08 - Emilia-Romagna	1.3	3.1	3.6	2.3	3.0	2.6	2.0	2.0	2.2	0.8	0.6	2.8	0.7	0.6	0.6	0.4	0.4	0.5	0.4
09 - Toscana	1.0	0.8	0.9	0.8	1.0	0.9	9.8	0.6	0.7	0.6	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.8	0.8	1.9	1.7
10 - Umbria	4.3	2.0	2.1	2.0	1.5	1.5	8.5	1.9	5.9	11.7	3.0	2.4	4.3	8.1	16.0	3.6	1.9	1.4	4.5
11 - Marche	2.8	2.3	3.0	3.9	3.8	4.9	2.6	2.2	1.8	1.8	2.0	1.5	1.4	1.5	1.6	0.4	0.2	0.0	0.2
12 - Lazio	2.2	0.9	4.8	8.7	7.2	8.7	8.4	2.7	3.5	3.7	9.5	3.6	3.1	0.4	4.5	1.3	4.4	1.3	7.9
13 - Abruzzo	0.3	0.5	0.3	0.3	0.2	0.6	0.3	2.4	0.4	0.2	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	-	2.3	6.9
14 - Molise	3.0	7.3	2.3	3.9	2.2	1.6	6.4	1.4	14.6	68.2	17.5	17.5	6.3	1.6	2.9	1.6	1.0	0.9	1.1
15 - Campania	-	-	0.0	0.0	-	1.2	-	7.3	8.3	3.6	2.1	2.2	1.3	-	0.3	0.4	0.1	0.2	0.6
16 - Puglia	-	-	-	0.1	1.4	3.9	4.4	6.6	4.1	4.1	0.4	0.9	2.4	0.1	0.2	0.8	0.3	0.2	0.1
17 - Basilicata	3.0	-	0.9	0.9	0.9	0.8	0.9	0.8	0.7	6.0	0.8	0.6	0.5	29.8	0.7	5.9	0.7	0.8	0.9
18 - Calabria	3.7	0.5	0.1	0.0	0.6	-	0.0	0.4	7.3	10.6	3.1	0.4	8.5	5.2	2.8	0.2	31.0	0.3	2.3
19 - Sicilia	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.6	0.4	1.2	0.1	0.1	0.1
20 - Sardegna	54.8	31.8	20.8	14.4	22.9	50.3	7.5	7.0	2.2	1.6	3.1	5.9	4.0	4.6	4.1	2.3	0.5	0.7	0.2
21 - Prov. Auton. di Trento	267.8	423.9	442.9	523.5	630.5	481.7	604.7	577.8	583.8	365.7	218.5	315.6	235.6	186.3	154.1	221.3	160.0	158.3	170.8
22 - Prov. Auton. di Bolzano	630.0	608.0	599.0	553.9	461.6	465.3	419.1	439.2	456.4	376.6	364.8	369.1	292.8	281.5	250.4	190.8	277.3	278.9	235.0
<b>Centro-Nord</b>	<b>14.8</b>	<b>16.3</b>	<b>16.6</b>	<b>17.3</b>	<b>18.7</b>	<b>17.3</b>	<b>19.9</b>	<b>17.7</b>	<b>17.0</b>	<b>12.7</b>	<b>12.4</b>	<b>14.6</b>	<b>13.4</b>	<b>12.3</b>	<b>13.6</b>	<b>9.9</b>	<b>14.9</b>	<b>10.2</b>	<b>13.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4.9</b>	<b>2.8</b>	<b>1.8</b>	<b>1.3</b>	<b>2.3</b>	<b>5.2</b>	<b>1.7</b>	<b>4.2</b>	<b>4.3</b>	<b>4.2</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>	<b>2.1</b>	<b>1.9</b>	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>	<b>3.1</b>	<b>0.4</b>	<b>0.9</b>
<b>Italia</b>	<b>11.2</b>	<b>11.4</b>	<b>11.2</b>	<b>11.6</b>	<b>12.9</b>	<b>13.0</b>	<b>13.5</b>	<b>12.9</b>	<b>12.5</b>	<b>9.7</b>	<b>8.6</b>	<b>10.1</b>	<b>9.5</b>	<b>8.7</b>	<b>9.2</b>	<b>6.8</b>	<b>10.8</b>	<b>6.8</b>	<b>9.0</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.28 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.2	0.2	0.2	3.0	0.4	0.3	0.4	1.1	0.3	0.4	0.6	0.6	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2
02 - Valle d'Aosta	717.1	700.1	1,756.9	1,441.5	1,371.5	1,562.7	1,450.3	1,285.5	859.8	1,083.1	919.1	1,026.5	1,057.6	887.9	915.7	894.7	904.5	882.6	1,405.5
03 - Lombardia	19.6	29.9	30.0	36.4	37.9	40.4	39.2	45.5	48.6	44.6	52.9	64.1	61.2	61.0	47.6	57.6	32.5	36.1	36.9
05 - Veneto	40.9	55.1	70.3	96.0	102.2	117.1	96.1	118.2	122.7	332.5	170.1	178.2	164.4	143.6	140.4	123.9	56.4	54.4	51.9
06 - Friuli-Venezia Giulia	111.2	117.1	112.3	108.8	106.0	110.1	58.2	417.3	214.5	238.0	177.5	246.2	339.4	278.5	234.6	164.0	184.0	157.6	251.3
07 - Liguria	2.9	1.5	1.8	4.1	2.4	1.4	1.9	4.3	6.0	2.9	11.7	5.7	5.5	10.8	10.9	10.3	15.5	14.2	14.1
08 - Emilia-Romagna	28.2	26.1	37.4	31.8	57.4	52.4	62.9	71.0	80.3	50.3	38.2	37.6	53.2	37.9	27.4	29.2	26.7	25.8	29.1
09 - Toscana	20.1	24.9	28.9	31.5	37.5	19.8	22.6	37.1	24.2	21.7	19.6	33.4	38.7	34.3	38.3	19.9	22.6	21.3	22.0
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	0.1	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3
11 - Marche	2.7	7.0	10.9	16.0	10.2	14.0	15.2	18.8	20.5	16.0	13.0	12.6	11.8	10.2	11.4	10.0	11.1	10.6	20.8
12 - Lazio	12.8	12.8	15.9	15.2	16.0	5.4	3.1	6.2	2.8	7.9	4.8	6.2	4.2	7.8	1.8	1.9	4.4	2.3	2.3
13 - Abruzzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.4	0.7	0.7	0.4	0.4	0.4	6.6	0.5	0.4
15 - Campania	14.4	15.2	17.0	16.3	19.8	17.1	16.0	14.4	14.5	23.5	37.8	19.3	25.0	14.7	15.1	29.8	29.6	30.7	28.9
16 - Puglia	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
18 - Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19 - Sicilia	43.4	60.3	42.9	51.3	57.1	43.1	32.4	19.8	22.4	26.1	19.1	17.0	21.5	14.3	15.3	18.9	23.4	20.9	17.2
20 - Sardegna	-	-	0.0	0.3	0.4	0.7	0.7	0.8	0.8	1.0	0.9	1.7	2.7	3.3	1.8	2.7	0.7	1.0	0.4
21 - Prov. Auton. di Trento	140.4	132.3	145.3	145.2	169.6	128.1	148.6	192.7	242.6	229.0	217.0	200.1	236.2	234.5	213.9	261.1	251.8	231.8	274.8
22 - Prov. Auton. di Bolzano	153.7	144.6	150.4	157.1	182.0	144.2	208.5	225.0	261.7	260.5	243.8	222.2	262.9	264.0	238.0	287.6	249.4	199.8	268.7
<b>Centro-Nord</b>	<b>26.7</b>	<b>31.3</b>	<b>39.0</b>	<b>42.9</b>	<b>47.3</b>	<b>46.0</b>	<b>43.3</b>	<b>62.4</b>	<b>56.4</b>	<b>79.8</b>	<b>56.9</b>	<b>63.8</b>	<b>67.2</b>	<b>60.6</b>	<b>53.3</b>	<b>51.2</b>	<b>37.2</b>	<b>35.4</b>	<b>42.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>14.5</b>	<b>18.8</b>	<b>15.1</b>	<b>17.0</b>	<b>19.4</b>	<b>15.3</b>	<b>12.4</b>	<b>8.9</b>	<b>9.6</b>	<b>13.0</b>	<b>15.3</b>	<b>9.7</b>	<b>12.5</b>	<b>7.9</b>	<b>8.1</b>	<b>13.2</b>	<b>14.2</b>	<b>13.8</b>	<b>12.4</b>
<b>Italia</b>	<b>22.3</b>	<b>26.8</b>	<b>30.4</b>	<b>33.7</b>	<b>37.4</b>	<b>35.1</b>	<b>32.4</b>	<b>43.6</b>	<b>40.0</b>	<b>56.5</b>	<b>42.4</b>	<b>45.0</b>	<b>48.3</b>	<b>42.4</b>	<b>37.7</b>	<b>38.1</b>	<b>29.3</b>	<b>28.0</b>	<b>32.0</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.29 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	8.5	8.1	7.2	7.4	7.6	6.1	6.1	5.5	5.3	5.2	5.4	5.1	4.8	4.4	4.5	4.4	4.8	5.4	4.7
02 - Valle d'Aosta	37.0	25.7	22.9	15.9	16.0	12.7	13.6	12.1	12.5	12.9	13.4	11.6	10.1	9.7	9.8	9.3	10.5	11.8	8.2
03 - Lombardia	7.7	7.0	6.3	6.7	6.9	5.5	5.4	4.9	4.4	4.4	4.6	4.2	4.0	3.6	3.6	3.5	3.9	4.4	3.7
05 - Veneto	6.1	5.9	5.2	5.2	5.3	4.3	4.8	4.3	4.0	4.1	4.3	3.9	3.6	3.3	3.3	3.2	3.6	4.0	3.6
06 - Friuli-Venezia Giulia	12.0	10.1	9.0	8.8	9.1	7.4	7.7	6.9	6.7	6.8	7.1	6.2	5.7	5.5	5.6	5.2	5.9	6.7	5.7
07 - Liguria	11.8	11.1	10.0	9.9	10.2	8.2	7.1	6.3	5.9	5.7	6.0	5.4	5.1	4.7	4.8	4.8	5.2	5.9	5.6
08 - Emilia-Romagna	7.7	7.9	7.0	8.3	8.5	6.9	6.1	5.4	5.2	5.4	5.6	5.0	4.6	4.2	4.3	4.0	4.5	5.1	4.7
09 - Toscana	9.2	9.1	8.1	8.4	8.6	6.9	7.3	6.5	6.0	6.1	6.3	5.7	5.6	5.2	5.2	5.2	5.8	6.5	5.7
10 - Umbria	8.5	7.7	7.1	6.3	6.5	5.2	6.2	5.5	5.7	5.7	5.9	5.4	5.1	4.5	4.6	4.6	5.1	5.8	5.0
11 - Marche	7.6	6.8	6.1	5.2	5.3	4.3	5.4	4.8	4.7	4.7	4.9	4.3	3.9	3.8	3.8	3.8	4.3	4.8	4.6
12 - Lazio	25.6	25.9	23.3	19.0	19.5	15.6	20.0	17.9	16.1	15.9	16.4	14.5	13.6	12.0	12.0	11.7	12.8	14.4	13.3
13 - Abruzzo	6.0	7.0	6.2	6.1	6.3	5.1	6.0	5.4	5.4	5.6	5.8	5.5	5.2	4.8	4.8	5.1	5.5	6.2	5.3
14 - Molise	5.9	5.3	4.8	4.5	4.7	3.8	6.7	6.0	5.1	3.9	4.1	4.5	4.3	4.2	4.3	4.7	5.1	5.7	5.7
15 - Campania	5.0	5.5	4.9	4.5	4.7	3.7	4.2	3.8	3.6	3.6	3.7	3.2	3.2	2.9	3.0	3.1	3.3	3.7	3.3
16 - Puglia	5.1	5.2	4.6	4.3	4.5	3.6	4.3	3.8	3.8	3.9	4.1	3.7	3.6	3.3	3.4	3.4	3.8	4.3	3.9
17 - Basilicata	5.6	5.7	5.3	4.9	5.1	4.1	5.7	5.1	5.1	5.0	5.1	4.5	3.5	3.8	4.0	3.9	4.4	5.0	5.1
18 - Calabria	6.0	6.8	6.0	5.9	6.1	4.9	6.2	5.6	5.3	5.3	5.5	5.2	5.0	4.7	4.8	4.8	5.3	5.9	5.5
19 - Sicilia	5.3	5.3	4.8	4.4	4.5	3.6	4.2	3.8	3.9	3.9	4.1	3.7	3.5	3.2	3.2	3.4	3.9	4.3	3.7
20 - Sardegna	6.1	6.5	5.8	5.2	5.4	4.3	5.4	4.9	5.1	5.1	5.4	4.8	4.6	4.1	4.1	4.3	5.0	5.6	5.0
21 - Prov. Auton. di Trento	8.1	6.9	6.1	6.2	6.3	5.1	4.6	4.1	4.0	3.7	3.8	3.3	3.4	2.8	2.9	2.8	3.3	3.7	3.5
22 - Prov. Auton. di Bolzano	8.0	6.9	6.1	6.2	6.4	5.1	5.1	4.5	3.8	3.9	4.0	3.7	3.5	3.1	3.1	3.0	3.4	3.8	3.4
<b>Centro-Nord</b>	<b>10.7</b>	<b>10.3</b>	<b>9.2</b>	<b>8.8</b>	<b>9.0</b>	<b>7.3</b>	<b>7.9</b>	<b>7.1</b>	<b>6.6</b>	<b>6.5</b>	<b>6.8</b>	<b>6.1</b>	<b>5.8</b>	<b>5.2</b>	<b>5.3</b>	<b>5.1</b>	<b>5.7</b>	<b>6.4</b>	<b>5.7</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>5.4</b>	<b>5.7</b>	<b>5.1</b>	<b>4.7</b>	<b>4.9</b>	<b>3.9</b>	<b>4.7</b>	<b>4.2</b>	<b>4.2</b>	<b>4.2</b>	<b>4.4</b>	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>	<b>3.5</b>	<b>3.5</b>	<b>3.7</b>	<b>4.1</b>	<b>4.6</b>	<b>4.1</b>
<b>Italia</b>	<b>8.8</b>	<b>8.6</b>	<b>7.7</b>	<b>7.4</b>	<b>7.6</b>	<b>6.1</b>	<b>6.8</b>	<b>6.1</b>	<b>5.7</b>	<b>5.7</b>	<b>5.9</b>	<b>5.3</b>	<b>5.1</b>	<b>4.6</b>	<b>4.7</b>	<b>4.6</b>	<b>5.1</b>	<b>5.8</b>	<b>5.2</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.30 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	37.4	46.5	55.5	72.2	57.6	61.1	102.8	32.5	31.0	11.2	15.7	19.2	9.1	7.5	15.8	11.2	8.1	5.4	7.1
02 - Valle d'Aosta	56.6	115.4	91.0	140.8	77.2	110.7	83.6	57.6	93.9	70.9	77.9	100.8	359.9	231.2	273.2	245.9	112.1	57.9	31.5
03 - Lombardia	34.6	32.6	35.9	22.9	17.4	19.5	31.7	15.4	32.1	29.0	32.8	34.9	28.2	21.3	16.9	14.7	9.7	11.4	6.7
05 - Veneto	23.1	29.0	26.7	16.5	18.9	23.8	33.5	78.6	98.0	86.8	14.5	18.6	5.8	9.6	9.8	8.1	8.7	10.2	8.6
06 - Friuli-Venezia Giulia	33.1	28.3	36.2	38.6	38.6	50.5	7.3	64.9	44.7	29.5	34.3	53.9	42.8	26.6	15.9	7.6	3.7	3.9	5.6
07 - Liguria	111.7	68.3	73.2	33.2	88.0	52.5	33.3	62.8	84.1	44.4	52.9	44.6	36.4	16.5	45.6	24.2	48.6	39.7	12.9
08 - Emilia-Romagna	35.6	47.5	51.6	40.4	34.7	43.0	48.7	40.2	45.8	39.5	51.8	26.0	26.2	18.0	29.5	17.5	11.6	8.3	17.9
09 - Toscana	58.3	71.9	58.3	32.5	41.5	46.4	31.3	33.0	56.0	24.9	20.1	24.4	21.7	11.1	39.0	28.9	21.6	16.5	20.9
10 - Umbria	138.4	193.4	153.8	142.6	132.0	96.9	91.9	108.5	143.7	124.6	109.9	125.0	67.7	72.7	55.5	44.6	58.3	22.5	93.9
11 - Marche	39.9	60.9	62.9	81.6	61.4	43.7	37.3	48.5	63.5	35.0	17.8	14.5	19.7	10.0	20.3	15.3	12.8	7.7	49.9
12 - Lazio	38.4	34.4	21.7	15.9	40.5	62.1	46.6	34.2	31.3	22.1	22.8	18.5	9.2	10.1	9.5	13.1	7.8	11.2	14.8
13 - Abruzzo	105.0	130.9	109.8	56.9	45.2	61.0	87.8	63.8	47.5	40.9	43.1	45.7	65.2	41.4	44.8	28.3	26.1	15.2	29.2
14 - Molise	183.6	177.5	148.8	112.5	232.8	224.1	164.0	169.2	224.1	113.2	103.5	186.0	103.7	54.9	55.5	53.7	67.4	20.1	53.8
15 - Campania	25.6	11.5	11.1	9.2	19.9	16.2	21.4	13.5	12.8	12.7	17.6	31.4	15.0	9.0	19.7	11.3	7.6	8.3	16.3
16 - Puglia	42.1	38.8	30.3	18.8	26.3	31.5	30.1	18.0	21.2	25.7	21.6	16.3	11.0	10.7	27.0	26.2	21.2	19.0	17.7
17 - Basilicata	71.6	68.4	94.3	56.2	118.0	139.2	143.2	163.5	129.0	80.6	56.5	48.3	75.9	60.2	159.2	88.1	83.2	83.4	112.7
18 - Calabria	136.1	214.0	224.8	130.4	154.2	198.1	290.8	377.2	445.2	434.1	528.4	694.0	750.8	466.3	409.8	363.2	320.7	135.3	86.2
19 - Sicilia	41.2	57.4	60.4	49.9	34.9	74.7	79.2	26.5	20.9	23.2	33.9	51.0	53.9	65.5	82.5	41.3	59.5	48.7	30.5
20 - Sardegna	108.0	131.2	104.6	113.6	130.6	131.5	160.9	124.6	104.4	99.5	80.5	93.8	95.6	49.2	106.4	142.8	113.9	72.8	54.4
21 - Prov. Auton. di Trento	4.0	4.4	42.3	4.1	2.2	2.6	74.3	0.4	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Auton. di Bolzano	4.0	4.3	45.6	4.4	2.2	2.7	75.1	0.5	0.1	0.1	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>41.6</b>	<b>45.1</b>	<b>44.6</b>	<b>35.6</b>	<b>37.5</b>	<b>40.9</b>	<b>46.1</b>	<b>39.0</b>	<b>49.6</b>	<b>36.5</b>	<b>29.4</b>	<b>28.3</b>	<b>21.4</b>	<b>16.1</b>	<b>20.8</b>	<b>16.1</b>	<b>13.1</b>	<b>11.5</b>	<b>14.5</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>58.7</b>	<b>68.9</b>	<b>65.8</b>	<b>47.0</b>	<b>54.3</b>	<b>69.6</b>	<b>83.8</b>	<b>71.0</b>	<b>73.7</b>	<b>70.0</b>	<b>79.8</b>	<b>104.5</b>	<b>105.8</b>	<b>73.7</b>	<b>86.2</b>	<b>69.1</b>	<b>65.1</b>	<b>40.0</b>	<b>33.7</b>
<b>Italia</b>	<b>47.8</b>	<b>53.7</b>	<b>52.2</b>	<b>39.6</b>	<b>43.5</b>	<b>51.1</b>	<b>59.5</b>	<b>50.3</b>	<b>58.1</b>	<b>48.2</b>	<b>46.9</b>	<b>54.8</b>	<b>50.6</b>	<b>36.0</b>	<b>43.3</b>	<b>34.3</b>	<b>30.9</b>	<b>21.3</b>	<b>21.0</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.31 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	83.0	85.0	86.9	108.9	129.7	119.6	109.8	101.4	90.9	97.6	85.6	88.9	66.4	58.1	38.0	40.2	49.1	47.7	46.8
02 - Valle d'Aosta	298.6	-	-	-	-	1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114.6	130.9	120.3
03 - Lombardia	65.9	73.9	72.8	100.8	114.1	93.2	101.8	102.0	113.5	94.2	68.6	70.7	69.9	64.3	54.8	45.9	44.0	40.9	37.5
05 - Veneto	78.8	87.5	107.8	127.7	149.9	123.9	132.2	121.5	114.2	113.5	82.9	81.3	76.3	55.4	47.1	43.2	53.6	43.9	45.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	91.7	109.0	87.6	119.5	171.3	211.3	203.9	151.7	153.2	148.1	120.4	115.9	94.7	67.9	58.0	59.3	50.7	52.6	56.2
07 - Liguria	98.7	117.2	147.1	126.0	131.8	126.6	117.1	126.3	116.5	99.2	105.9	82.5	105.5	64.9	58.3	69.8	65.8	54.7	45.3
08 - Emilia-Romagna	90.7	91.1	118.1	155.2	177.9	148.6	145.6	140.0	130.6	126.7	83.1	75.7	70.0	69.1	56.5	40.8	52.0	44.4	45.4
09 - Toscana	69.5	76.5	106.0	117.1	133.3	106.6	123.6	114.9	104.6	107.2	95.0	83.8	73.0	75.1	57.2	48.0	48.6	43.2	48.1
10 - Umbria	103.0	111.5	93.4	111.5	132.4	103.5	119.3	138.0	108.3	98.6	87.4	70.2	70.4	72.9	57.7	48.4	48.1	43.1	40.3
11 - Marche	78.8	78.4	97.0	108.2	145.7	108.9	119.4	122.3	91.4	90.6	70.5	64.4	57.6	50.3	53.6	37.1	57.0	48.1	51.8
12 - Lazio	53.4	54.6	63.1	71.8	74.3	72.4	76.4	76.9	41.1	71.3	68.2	55.2	42.6	40.0	28.8	31.9	20.7	21.7	17.5
13 - Abruzzo	100.1	100.5	95.8	117.7	162.9	116.8	122.2	116.5	102.4	106.8	96.1	74.5	71.1	68.2	65.9	65.8	46.1	39.4	54.7
14 - Molise	161.6	204.4	145.3	158.8	164.7	163.4	253.5	183.3	172.5	228.0	128.1	95.6	81.8	84.7	74.9	131.5	104.6	87.7	110.8
15 - Campania	66.1	68.3	74.4	78.8	86.6	78.1	81.1	88.3	85.1	82.2	59.2	54.7	50.6	47.3	28.8	57.7	35.3	27.6	32.8
16 - Puglia	55.3	39.6	57.4	47.8	47.9	45.1	47.4	49.0	57.3	57.9	43.9	40.1	33.0	41.1	37.0	48.9	33.8	31.9	25.5
17 - Basilicata	121.2	166.0	136.3	130.0	140.6	150.5	162.1	180.9	199.2	164.4	149.8	119.4	128.3	117.2	92.6	175.7	132.1	106.1	73.7
18 - Calabria	68.9	115.0	130.4	122.2	109.3	97.8	93.3	114.6	117.2	119.4	106.3	97.2	78.6	77.3	57.3	66.4	36.5	36.7	26.2
19 - Sicilia	57.4	59.4	61.7	57.0	49.6	44.8	40.9	48.2	39.8	36.0	41.9	48.4	38.5	36.6	20.0	22.4	11.0	11.2	10.4
20 - Sardegna	117.6	109.9	112.8	127.6	133.1	145.6	147.0	119.7	132.5	128.0	105.2	95.1	98.0	84.2	70.0	83.9	61.6	53.1	52.4
21 - Prov. Auton. di Trento	222.6	239.9	267.8	262.2	289.7	280.7	221.5	228.1	221.5	258.9	255.5	190.4	191.1	172.7	165.8	162.3	149.4	135.0	137.4
22 - Prov. Auton. di Bolzano	206.5	229.6	244.1	179.2	250.6	238.3	196.0	227.6	190.8	189.2	156.6	140.4	139.4	146.6	154.4	154.1	154.5	190.4	184.5
<b>Centro-Nord</b>	<b>79.0</b>	<b>84.2</b>	<b>95.2</b>	<b>113.6</b>	<b>131.6</b>	<b>114.6</b>	<b>117.3</b>	<b>113.5</b>	<b>104.3</b>	<b>103.6</b>	<b>83.4</b>	<b>77.6</b>	<b>70.7</b>	<b>62.6</b>	<b>51.4</b>	<b>46.4</b>	<b>48.4</b>	<b>44.6</b>	<b>43.5</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>71.4</b>	<b>75.4</b>	<b>80.8</b>	<b>80.7</b>	<b>83.5</b>	<b>76.6</b>	<b>78.7</b>	<b>81.7</b>	<b>81.2</b>	<b>79.5</b>	<b>66.0</b>	<b>61.2</b>	<b>54.5</b>	<b>53.1</b>	<b>39.1</b>	<b>55.2</b>	<b>35.7</b>	<b>31.2</b>	<b>30.6</b>
<b>Italia</b>	<b>76.2</b>	<b>81.0</b>	<b>90.0</b>	<b>101.8</b>	<b>114.5</b>	<b>101.1</b>	<b>103.7</b>	<b>102.3</b>	<b>96.2</b>	<b>95.2</b>	<b>77.4</b>	<b>71.9</b>	<b>65.1</b>	<b>59.3</b>	<b>47.2</b>	<b>49.4</b>	<b>44.0</b>	<b>40.0</b>	<b>39.0</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.32 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). AMMINISTRAZIONI REGIONALI

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	-	-	-	0.1	-	7.2	16.2	16.7	-	-	0.0	0.1	-	0.1	0.0	-	0.5	1.2	0.3
02 - Valle d'Aosta	428.5	376.6	303.7	274.7	301.1	322.5	228.1	227.8	252.3	244.8	122.8	142.4	109.3	99.0	65.5	32.9	41.8	17.7	17.4
03 - Lombardia	0.1	0.0	0.1	0.2	0.1	-	0.4	0.3	1.9	0.0	0.6	0.4	0.3	3.9	6.5	1.6	1.4	1.0	0.4
05 - Veneto	1.7	1.4	1.6	1.9	10.0	6.2	2.8	1.0	1.9	0.7	14.7	20.4	26.2	26.2	29.8	21.7	54.6	16.9	38.6
06 - Friuli-Venezia Giulia	25.5	25.6	6.8	6.5	15.1	10.1	16.4	8.0	17.2	27.3	14.4	26.6	38.8	12.9	34.3	8.6	15.3	13.6	9.7
07 - Liguria	0.1	-	-	0.7	-	0.0	2.5	4.0	1.1	-	0.1	0.2	-	0.4	0.1	3.8	1.2	0.8	0.5
08 - Emilia-Romagna	0.8	2.6	3.2	1.9	2.3	1.7	1.3	1.2	1.6	0.3	0.2	2.3	0.3	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0
09 - Toscana	0.2	-	-	-	0.2	0.1	9.2	-	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	1.2	0.9
10 - Umbria	3.2	0.9	1.0	1.4	0.8	1.0	7.4	1.4	5.2	11.1	2.5	1.9	3.9	7.7	0.4	3.6	1.9	1.3	4.4
11 - Marche	-	-	0.0	1.7	1.7	2.6	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.1	-	-	0.0
12 - Lazio	2.0	0.7	4.6	8.4	6.9	8.5	7.7	2.4	2.8	1.6	7.7	3.4	2.9	0.2	4.3	1.1	1.3	0.4	0.4
13 - Abruzzo	0.3	0.5	0.3	0.3	0.2	0.6	0.3	2.4	0.4	0.2	0.4	0.1	0.0	0.0	0.2	-	2.3	6.9	-
14 - Molise	1.9	6.4	1.1	2.7	1.3	0.9	4.8	0.3	6.6	67.2	14.7	16.4	5.5	-	1.1	0.6	-	0.0	-
15 - Campania	-	-	-	0.0	-	1.2	-	7.3	8.3	3.6	2.1	2.2	1.3	-	0.3	0.4	0.0	-	0.4
16 - Puglia	-	-	-	0.1	1.4	3.9	4.4	6.6	4.1	4.0	0.3	0.7	2.3	0.1	0.2	0.8	0.3	0.1	0.0
17 - Basilicata	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	5.3	-	-	-	29.1	-	5.2	0.0	-	0.0
18 - Calabria	-	0.5	0.0	-	0.6	-	-	0.4	7.3	10.6	3.1	0.4	8.5	4.8	2.0	0.2	22.5	0.1	2.2
19 - Sicilia	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.5	0.2	1.1	-	-	-
20 - Sardegna	54.5	31.5	20.5	13.8	22.0	49.6	6.3	6.8	1.9	1.3	2.8	5.5	3.6	4.4	3.9	1.9	0.2	0.6	0.1
21 - Prov. Auton. di Trento	200.3	349.6	372.4	449.0	557.0	410.9	533.9	511.6	515.7	285.3	149.6	247.3	170.2	121.2	96.0	166.2	96.5	93.8	101.2
22 - Prov. Auton. di Bolzano	495.2	465.2	460.9	426.1	347.7	351.3	315.8	347.8	362.4	279.6	279.5	283.0	217.5	222.5	188.6	129.3	140.7	151.5	147.6
<b>Centro-Nord</b>	<b>11.8</b>	<b>13.1</b>	<b>13.2</b>	<b>14.3</b>	<b>15.8</b>	<b>14.4</b>	<b>17.1</b>	<b>15.1</b>	<b>14.4</b>	<b>9.7</b>	<b>9.6</b>	<b>11.7</b>	<b>10.5</b>	<b>9.7</b>	<b>11.0</b>	<b>7.8</b>	<b>11.2</b>	<b>6.5</b>	<b>8.8</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4.5</b>	<b>2.7</b>	<b>1.7</b>	<b>1.2</b>	<b>2.1</b>	<b>5.1</b>	<b>1.5</b>	<b>4.1</b>	<b>4.1</b>	<b>4.1</b>	<b>1.4</b>	<b>1.5</b>	<b>2.0</b>	<b>1.7</b>	<b>0.7</b>	<b>0.8</b>	<b>2.2</b>	<b>0.2</b>	<b>0.8</b>
<b>Italia</b>	<b>9.2</b>	<b>9.4</b>	<b>9.1</b>	<b>9.6</b>	<b>11.0</b>	<b>11.1</b>	<b>11.6</b>	<b>11.2</b>	<b>10.8</b>	<b>7.7</b>	<b>6.8</b>	<b>8.2</b>	<b>7.6</b>	<b>6.9</b>	<b>7.5</b>	<b>5.4</b>	<b>8.1</b>	<b>4.3</b>	<b>6.1</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.34 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.8	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
02 - Valle d'Aosta	419.6	471.6	1,033.7	822.5	385.7	857.4	645.8	334.9	175.4	156.4	218.2	221.4	248.1	131.6	139.3	132.0	144.9	195.1	296.6
03 - Lombardia	5.1	7.8	6.7	15.0	12.7	14.6	14.9	20.1	22.1	16.3	14.8	21.4	25.7	14.6	9.5	20.5	6.8	5.1	7.1
05 - Veneto	13.2	17.3	22.8	42.8	39.9	44.9	40.1	55.7	51.7	263.2	68.3	66.3	50.5	38.5	42.4	25.2	13.3	8.2	5.7
06 - Friuli-Venezia Giulia	33.3	28.2	19.5	15.8	18.1	25.2	3.5	321.6	104.0	113.7	56.9	114.0	201.0	151.8	106.6	28.6	46.2	31.5	113.6
07 - Liguria	1.6	0.1	0.3	2.5	0.5	0.6	0.2	1.7	3.3	1.2	6.1	0.5	1.0	0.5	0.8	0.3	3.6	1.7	0.8
08 - Emilia-Romagna	9.0	3.3	7.0	6.1	12.3	9.3	9.4	13.2	12.0	11.3	6.5	5.7	4.0	4.7	3.6	4.8	3.8	2.6	3.5
09 - Toscana	4.0	4.8	9.4	10.4	17.1	4.7	5.4	6.2	6.0	7.9	7.0	6.2	7.7	8.5	8.1	2.4	2.3	0.3	0.3
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0
11 - Marche	0.3	0.6	1.0	0.7	1.7	1.6	1.9	3.0	6.5	3.3	1.9	1.3	1.0	0.8	2.3	1.2	1.3	1.0	1.3
12 - Lazio	0.1	0.1	2.1	2.3	2.7	3.6	1.4	4.7	0.2	4.8	2.5	3.5	2.3	1.0	0.2	0.1	2.3	0.1	0.2
13 - Abruzzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	6.1	-	-
15 - Campania	7.9	7.3	6.6	7.9	7.6	6.4	5.2	3.5	4.4	11.5	13.5	0.6	0.3	0.1	1.1	0.2	0.1	0.2	0.2
16 - Puglia	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	0.0
18 - Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19 - Sicilia	29.7	45.2	27.1	35.2	44.2	29.0	17.7	6.0	8.8	11.6	3.4	5.7	4.6	4.0	3.5	6.1	12.0	10.5	5.1
20 - Sardegna	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.3	0.7	1.8	2.6	0.7	1.7	0.4	0.3	0.0
21 - Prov. Auton. di Trento	43.7	43.1	62.0	57.8	64.0	30.0	47.3	75.7	92.7	93.2	83.0	50.3	64.1	67.1	44.1	54.4	42.4	28.6	64.1
22 - Prov. Auton. di Bolzano	48.0	47.3	59.7	62.7	69.5	30.7	69.1	75.5	83.7	108.6	92.6	57.1	73.2	76.9	49.9	62.0	47.0	18.6	64.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>8.0</b>	<b>8.6</b>	<b>12.1</b>	<b>15.9</b>	<b>15.2</b>	<b>15.7</b>	<b>14.3</b>	<b>28.3</b>	<b>20.5</b>	<b>46.6</b>	<b>19.1</b>	<b>21.1</b>	<b>23.1</b>	<b>16.9</b>	<b>13.9</b>	<b>11.9</b>	<b>7.6</b>	<b>5.0</b>	<b>9.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>9.4</b>	<b>13.0</b>	<b>8.4</b>	<b>10.7</b>	<b>12.8</b>	<b>8.8</b>	<b>5.7</b>	<b>2.4</b>	<b>3.3</b>	<b>6.0</b>	<b>4.6</b>	<b>1.6</b>	<b>1.4</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>	<b>1.7</b>	<b>3.1</b>	<b>2.6</b>	<b>1.3</b>
<b>Italia</b>	<b>8.5</b>	<b>10.2</b>	<b>10.8</b>	<b>14.1</b>	<b>14.3</b>	<b>13.3</b>	<b>11.3</b>	<b>19.2</b>	<b>14.5</b>	<b>32.5</b>	<b>14.1</b>	<b>14.3</b>	<b>15.6</b>	<b>11.5</b>	<b>9.5</b>	<b>8.4</b>	<b>6.0</b>	<b>4.2</b>	<b>6.5</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.35 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.23	0.25	0.29	0.25	0.25	0.18	0.21	0.19	0.19	0.19	0.32	0.18	0.18	0.19	0.25	0.12	0.22	0.14	0.20
02 - Valle d'Aosta	1.00	0.81	0.92	0.53	0.53	0.38	0.46	0.43	0.44	0.48	0.78	0.42	0.37	0.42	0.54	0.24	0.49	0.31	0.35
03 - Lombardia	0.21	0.22	0.25	0.22	0.23	0.16	0.18	0.17	0.16	0.16	0.27	0.15	0.15	0.16	0.20	0.09	0.18	0.12	0.16
05 - Veneto	0.17	0.19	0.21	0.17	0.18	0.13	0.16	0.15	0.14	0.15	0.25	0.14	0.13	0.14	0.18	0.08	0.17	0.11	0.15
06 - Friuli-Venezia Giulia	0.33	0.32	0.36	0.29	0.30	0.22	0.26	0.25	0.24	0.25	0.42	0.23	0.21	0.24	0.31	0.14	0.28	0.18	0.25
07 - Liguria	0.32	0.35	0.40	0.33	0.33	0.24	0.24	0.22	0.21	0.21	0.35	0.20	0.18	0.20	0.26	0.13	0.24	0.16	0.24
08 - Emilia-Romagna	0.21	0.25	0.28	0.28	0.28	0.20	0.21	0.19	0.18	0.20	0.33	0.18	0.17	0.18	0.24	0.11	0.21	0.13	0.20
09 - Toscana	0.25	0.29	0.33	0.28	0.28	0.21	0.25	0.23	0.21	0.23	0.37	0.21	0.20	0.23	0.29	0.14	0.27	0.17	0.25
10 - Umbria	0.23	0.24	0.28	0.21	0.21	0.15	0.21	0.19	0.20	0.21	0.34	0.19	0.19	0.20	0.25	0.12	0.24	0.15	0.21
11 - Marche	0.21	0.22	0.24	0.17	0.17	0.13	0.18	0.17	0.16	0.17	0.29	0.15	0.14	0.16	0.21	0.10	0.20	0.13	0.20
12 - Lazio	0.70	0.82	0.93	0.64	0.64	0.46	0.67	0.63	0.57	0.59	0.96	0.52	0.50	0.52	0.66	0.31	0.60	0.38	0.57
13 - Abruzzo	0.16	0.22	0.25	0.21	0.21	0.15	0.20	0.19	0.19	0.21	0.34	0.20	0.19	0.21	0.27	0.13	0.26	0.16	0.23
14 - Molise	0.16	0.17	0.19	0.15	0.15	0.11	0.22	0.21	0.18	0.15	0.24	0.16	0.16	0.18	0.24	0.13	0.24	0.15	0.25
15 - Campania	0.14	0.17	0.20	0.15	0.15	0.11	0.14	0.13	0.13	0.13	0.22	0.12	0.12	0.13	0.16	0.08	0.15	0.10	0.14
16 - Puglia	0.14	0.16	0.18	0.14	0.15	0.11	0.14	0.14	0.14	0.15	0.24	0.13	0.13	0.14	0.19	0.09	0.18	0.11	0.17
17 - Basilicata	0.15	0.18	0.21	0.16	0.17	0.12	0.19	0.18	0.18	0.18	0.30	0.16	0.13	0.16	0.22	0.10	0.21	0.13	0.22
18 - Calabria	0.16	0.21	0.24	0.20	0.20	0.15	0.21	0.20	0.19	0.20	0.32	0.19	0.18	0.21	0.27	0.13	0.25	0.16	0.24
19 - Sicilia	0.14	0.17	0.19	0.15	0.15	0.11	0.14	0.13	0.14	0.15	0.24	0.13	0.13	0.14	0.18	0.09	0.18	0.11	0.16
20 - Sardegna	0.17	0.20	0.23	0.18	0.18	0.13	0.18	0.17	0.18	0.19	0.31	0.18	0.17	0.18	0.23	0.11	0.23	0.15	0.21
21 - Prov. Auton. di Trento	0.22	0.22	0.24	0.21	0.21	0.15	0.16	0.15	0.14	0.14	0.22	0.12	0.12	0.12	0.16	0.07	0.16	0.10	0.15
22 - Prov. Auton. di Bolzano	0.22	0.22	0.24	0.21	0.21	0.15	0.17	0.16	0.13	0.14	0.23	0.14	0.13	0.14	0.17	0.08	0.16	0.10	0.15
<b>Centro-Nord</b>	<b>0.29</b>	<b>0.33</b>	<b>0.37</b>	<b>0.29</b>	<b>0.30</b>	<b>0.22</b>	<b>0.27</b>	<b>0.25</b>	<b>0.23</b>	<b>0.24</b>	<b>0.40</b>	<b>0.22</b>	<b>0.21</b>	<b>0.23</b>	<b>0.29</b>	<b>0.14</b>	<b>0.26</b>	<b>0.17</b>	<b>0.25</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>0.15</b>	<b>0.18</b>	<b>0.20</b>	<b>0.16</b>	<b>0.16</b>	<b>0.12</b>	<b>0.16</b>	<b>0.15</b>	<b>0.15</b>	<b>0.16</b>	<b>0.25</b>	<b>0.14</b>	<b>0.14</b>	<b>0.15</b>	<b>0.20</b>	<b>0.10</b>	<b>0.19</b>	<b>0.12</b>	<b>0.18</b>
<b>Italia</b>	<b>0.24</b>	<b>0.27</b>	<b>0.31</b>	<b>0.25</b>	<b>0.25</b>	<b>0.18</b>	<b>0.23</b>	<b>0.21</b>	<b>0.20</b>	<b>0.21</b>	<b>0.35</b>	<b>0.19</b>	<b>0.18</b>	<b>0.20</b>	<b>0.26</b>	<b>0.12</b>	<b>0.24</b>	<b>0.15</b>	<b>0.22</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.37 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	22.2%	25.0%	26.8%	29.3%	22.8%	26.2%	35.6%	17.3%	18.5%	8.7%	11.6%	13.5%	9.2%	7.9%	15.6%	12.1%	9.1%	6.4%	8.4%
02 - Valle d'Aosta	4.8%	12.5%	5.1%	9.3%	6.3%	9.3%	8.3%	7.2%	13.0%	9.3%	12.2%	12.2%	25.9%	21.9%	24.3%	22.9%	11.4%	6.8%	4.2%
03 - Lombardia	21.2%	18.2%	18.9%	11.3%	8.6%	11.6%	15.4%	8.7%	14.3%	14.4%	17.0%	16.9%	14.2%	11.2%	10.5%	9.4%	8.2%	10.2%	6.5%
05 - Veneto	13.3%	13.6%	10.5%	6.4%	6.3%	9.4%	12.2%	22.2%	26.0%	15.6%	5.6%	6.6%	3.2%	4.6%	5.0%	4.6%	5.2%	8.4%	6.0%
06 - Friuli-Venezia Giulia	12.4%	12.6%	14.6%	15.7%	13.0%	17.4%	8.8%	12.3%	10.7%	7.2%	10.4%	11.7%	8.4%	7.1%	5.6%	4.4%	3.1%	2.7%	3.2%
07 - Liguria	42.2%	29.0%	26.3%	16.5%	31.8%	25.7%	19.3%	27.6%	33.9%	24.5%	26.4%	27.7%	21.0%	14.4%	28.4%	16.8%	26.8%	24.3%	12.7%
08 - Emilia-Romagna	17.8%	22.4%	19.5%	14.6%	10.9%	15.8%	16.7%	14.3%	15.8%	15.4%	23.3%	15.2%	13.8%	10.8%	18.1%	13.1%	9.5%	7.4%	13.4%
09 - Toscana	30.2%	31.9%	23.6%	14.8%	16.2%	23.1%	15.0%	16.2%	25.5%	14.5%	13.2%	15.0%	13.6%	8.5%	21.7%	20.3%	16.3%	15.8%	15.7%
10 - Umbria	46.6%	53.8%	50.2%	46.2%	42.3%	43.9%	38.0%	40.0%	48.6%	46.4%	47.0%	52.7%	39.7%	39.0%	36.2%	36.2%	40.6%	25.1%	50.9%
11 - Marche	24.2%	30.4%	27.7%	30.9%	23.3%	23.6%	20.0%	22.8%	30.1%	21.4%	16.1%	14.8%	17.2%	13.1%	18.1%	17.1%	13.3%	11.1%	32.3%
12 - Lazio	25.8%	27.6%	17.7%	19.1%	27.3%	45.6%	37.7%	32.8%	44.3%	28.1%	35.1%	35.7%	32.7%	29.6%	34.6%	32.8%	33.9%	41.5%	39.2%
13 - Abruzzo	42.5%	47.0%	42.6%	27.6%	21.5%	35.8%	38.3%	33.2%	31.8%	28.8%	31.8%	33.8%	38.6%	31.0%	33.4%	26.3%	31.7%	23.8%	30.2%
14 - Molise	47.6%	43.0%	42.5%	37.6%	53.5%	57.3%	41.8%	49.0%	54.7%	33.4%	43.2%	54.6%	46.8%	38.5%	42.2%	32.3%	38.0%	23.9%	35.6%
15 - Campania	19.9%	13.7%	10.5%	11.1%	15.9%	19.8%	19.9%	14.3%	14.9%	14.0%	16.9%	27.2%	18.0%	13.2%	23.3%	12.4%	10.9%	15.6%	19.0%
16 - Puglia	32.7%	35.9%	26.5%	22.1%	26.5%	33.9%	30.2%	22.5%	23.4%	25.0%	26.0%	23.3%	19.4%	16.8%	29.6%	26.0%	27.1%	29.2%	26.3%
17 - Basilicata	36.2%	33.0%	36.6%	30.9%	41.2%	49.1%	45.6%	46.4%	40.9%	35.6%	33.4%	35.6%	39.9%	33.2%	57.1%	34.4%	38.9%	38.9%	50.7%
18 - Calabria	55.9%	60.7%	57.4%	49.2%	53.7%	66.6%	70.7%	72.1%	74.8%	73.5%	78.6%	83.5%	85.2%	78.3%	78.7%	76.7%	76.3%	70.5%	66.2%
19 - Sicilia	24.0%	29.5%	29.7%	27.9%	22.7%	43.7%	44.4%	28.0%	27.9%	27.5%	32.5%	38.5%	39.9%	42.9%	51.7%	37.0%	51.2%	48.6%	41.7%
20 - Sardegna	36.5%	46.7%	41.0%	44.3%	45.0%	47.1%	51.9%	50.9%	46.7%	44.9%	43.0%	46.2%	45.4%	35.7%	51.4%	54.0%	54.1%	48.3%	43.9%
21 - Prov. Auton. di Trento	0.5%	0.5%	4.3%	0.4%	0.2%	0.3%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	0.5%	0.6%	4.2%	0.6%	0.4%	0.6%	7.9%	0.3%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>Centro-Nord</b>	<b>20.6%</b>	<b>21.1%</b>	<b>18.4%</b>	<b>15.1%</b>	<b>14.4%</b>	<b>19.6%</b>	<b>19.6%</b>	<b>17.0%</b>	<b>20.9%</b>	<b>15.5%</b>	<b>16.6%</b>	<b>16.2%</b>	<b>13.5%</b>	<b>11.7%</b>	<b>15.0%</b>	<b>12.8%</b>	<b>12.0%</b>	<b>13.2%</b>	<b>13.5%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>33.2%</b>	<b>37.3%</b>	<b>34.0%</b>	<b>30.0%</b>	<b>31.4%</b>	<b>42.9%</b>	<b>44.1%</b>	<b>40.7%</b>	<b>42.1%</b>	<b>40.1%</b>	<b>44.4%</b>	<b>52.0%</b>	<b>52.3%</b>	<b>44.0%</b>	<b>50.8%</b>	<b>41.9%</b>	<b>45.1%</b>	<b>39.6%</b>	<b>36.9%</b>
<b>Italia</b>	<b>24.9%</b>	<b>26.8%</b>	<b>23.5%</b>	<b>19.5%</b>	<b>19.3%</b>	<b>27.0%</b>	<b>27.3%</b>	<b>24.0%</b>	<b>27.4%</b>	<b>22.7%</b>	<b>25.7%</b>	<b>28.2%</b>	<b>26.7%</b>	<b>22.2%</b>	<b>27.1%</b>	<b>23.2%</b>	<b>23.3%</b>	<b>21.4%</b>	<b>20.1%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.38 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	73.1%	70.9%	69.7%	66.5%	74.0%	68.4%	56.7%	72.0%	78.5%	88.1%	85.1%	83.2%	87.3%	88.5%	80.6%	84.1%	86.5%	88.1%	87.5%
02 - Valle d'Aosta	23.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.6%	20.0%	14.9%
03 - Lombardia	63.0%	62.6%	62.0%	68.9%	71.4%	66.5%	65.0%	67.8%	64.1%	64.0%	55.8%	52.8%	55.9%	56.5%	58.7%	55.4%	65.1%	61.2%	63.4%
05 - Veneto	63.0%	60.3%	60.9%	59.4%	59.4%	53.1%	56.1%	45.3%	42.0%	28.1%	39.8%	36.8%	38.9%	37.2%	34.9%	36.6%	44.8%	50.4%	47.2%
06 - Friuli-Venezia Giulia	43.9%	44.9%	43.8%	47.7%	54.5%	55.6%	68.7%	27.9%	41.4%	39.4%	42.0%	32.4%	24.6%	26.4%	27.0%	36.1%	30.6%	31.7%	24.9%
07 - Liguria	52.4%	66.0%	69.6%	76.9%	63.7%	70.3%	75.3%	66.6%	61.1%	71.3%	65.9%	66.3%	73.8%	75.3%	62.9%	72.3%	62.0%	63.5%	73.0%
08 - Emilia-Romagna	65.1%	61.4%	63.0%	71.3%	69.2%	65.1%	61.8%	61.1%	57.7%	65.2%	59.0%	63.6%	60.6%	68.2%	64.6%	65.5%	69.7%	69.9%	65.0%
09 - Toscana	55.2%	53.7%	61.7%	68.7%	66.8%	65.3%	69.2%	66.0%	62.2%	72.6%	73.8%	66.0%	64.5%	70.8%	56.9%	64.1%	65.3%	64.8%	65.8%
10 - Umbria	49.5%	43.7%	47.0%	51.4%	55.4%	53.9%	57.1%	57.7%	48.1%	48.2%	49.9%	44.5%	56.2%	55.7%	54.4%	59.0%	55.6%	69.8%	44.6%
11 - Marche	69.2%	62.3%	63.9%	60.3%	70.2%	67.4%	70.8%	67.5%	59.4%	68.3%	72.7%	74.6%	73.3%	76.9%	72.3%	72.6%	76.8%	77.9%	55.4%
12 - Lazio	55.0%	53.9%	59.8%	60.5%	54.5%	43.6%	49.4%	56.4%	43.1%	59.7%	51.8%	53.3%	56.1%	59.8%	54.4%	57.3%	49.1%	46.4%	45.4%
13 - Abruzzo	55.3%	50.7%	55.2%	69.9%	76.3%	62.2%	59.6%	64.0%	65.9%	68.9%	65.6%	63.7%	59.3%	66.7%	64.3%	70.9%	64.5%	69.8%	62.9%
14 - Molise	50.4%	54.5%	55.7%	60.2%	45.2%	41.8%	56.0%	49.5%	41.8%	53.7%	51.5%	40.6%	50.1%	59.3%	55.1%	65.6%	57.8%	73.0%	61.9%
15 - Campania	68.2%	72.8%	75.1%	75.3%	70.3%	67.2%	68.2%	70.9%	69.7%	68.0%	56.8%	56.7%	60.5%	73.4%	61.8%	65.2%	64.2%	56.6%	56.5%
16 - Puglia	63.8%	59.9%	69.9%	73.9%	68.5%	60.2%	63.1%	68.7%	70.6%	69.1%	70.1%	72.3%	74.4%	79.9%	67.2%	70.5%	68.7%	66.2%	69.3%
17 - Basilicata	60.8%	65.3%	61.4%	67.2%	57.2%	49.8%	52.9%	52.3%	57.8%	61.4%	64.8%	62.7%	58.8%	56.3%	41.6%	62.9%	59.4%	59.0%	47.2%
18 - Calabria	40.9%	37.6%	41.3%	49.2%	44.5%	32.4%	28.1%	27.0%	23.4%	24.2%	20.3%	15.9%	13.4%	20.2%	20.0%	22.3%	16.2%	27.2%	30.3%
19 - Sicilia	52.5%	43.8%	49.4%	47.2%	46.9%	36.6%	39.0%	57.2%	54.9%	53.0%	53.5%	50.2%	46.2%	47.6%	38.6%	46.9%	29.3%	32.1%	39.2%
20 - Sardegna	46.8%	43.2%	50.5%	49.9%	47.3%	40.9%	44.9%	45.5%	51.0%	52.8%	53.8%	49.6%	50.9%	59.3%	45.0%	43.1%	43.5%	48.2%	53.2%
21 - Prov. Auton. di Trento	42.7%	37.0%	35.3%	33.5%	31.7%	37.3%	27.4%	28.5%	26.7%	37.5%	44.2%	35.3%	37.4%	39.2%	41.6%	33.9%	35.8%	34.8%	32.5%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	25.6%	28.1%	28.0%	24.9%	33.0%	33.4%	27.7%	30.6%	26.6%	30.2%	28.9%	27.7%	28.8%	30.1%	33.9%	33.0%	31.0%	36.1%	35.8%
<b>Centro-Nord</b>	<b>56.8%</b>	<b>55.6%</b>	<b>56.9%</b>	<b>60.2%</b>	<b>61.0%</b>	<b>56.7%</b>	<b>56.6%</b>	<b>54.5%</b>	<b>52.5%</b>	<b>52.5%</b>	<b>54.2%</b>	<b>51.4%</b>	<b>52.2%</b>	<b>54.7%</b>	<b>51.8%</b>	<b>53.1%</b>	<b>56.0%</b>	<b>56.6%</b>	<b>53.6%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>55.3%</b>	<b>51.2%</b>	<b>56.2%</b>	<b>59.2%</b>	<b>56.8%</b>	<b>47.3%</b>	<b>48.4%</b>	<b>52.0%</b>	<b>50.6%</b>	<b>51.1%</b>	<b>46.6%</b>	<b>41.9%</b>	<b>40.3%</b>	<b>49.8%</b>	<b>43.3%</b>	<b>49.5%</b>	<b>43.0%</b>	<b>47.8%</b>	<b>50.8%</b>
<b>Italia</b>	<b>56.3%</b>	<b>54.1%</b>	<b>56.7%</b>	<b>59.9%</b>	<b>59.8%</b>	<b>53.7%</b>	<b>54.1%</b>	<b>53.8%</b>	<b>51.9%</b>	<b>52.1%</b>	<b>51.7%</b>	<b>48.2%</b>	<b>48.1%</b>	<b>53.1%</b>	<b>48.9%</b>	<b>51.8%</b>	<b>51.6%</b>	<b>53.9%</b>	<b>52.8%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.39 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). AMMINISTRAZIONI REGIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	3.0%	5.6%	7.8%	0.2%	0.3%	0.1%	0.2%	0.2%	0.4%	0.1%	0.0%	0.4%	1.0%	0.3%
02 - Valle d'Aosta	26.8%	30.7%	14.3%	15.0%	17.3%	15.8%	13.0%	14.5%	20.3%	17.3%	14.7%	13.2%	9.3%	10.8%	8.7%	5.6%	5.3%	3.8%	4.1%
03 - Lombardia	0.0%	0.0%	0.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.8%	0.0%	0.3%	0.2%	0.2%	1.8%	3.4%	0.9%	1.0%	0.8%	0.5%
05 - Veneto	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%	3.0%	1.9%	1.0%	0.4%	0.6%	0.2%	4.4%	5.8%	7.9%	8.9%	10.4%	8.7%	23.9%	9.6%	19.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	7.5%	7.1%	2.2%	1.9%	3.8%	2.1%	4.5%	1.1%	3.5%	5.4%	3.5%	7.9%	9.5%	5.9%	9.9%	4.8%	7.7%	11.3%	7.5%
07 - Liguria	0.2%	0.1%	0.1%	0.5%	0.1%	0.2%	1.3%	1.7%	0.5%	0.1%	0.2%	0.3%	0.2%	0.5%	0.3%	2.4%	0.8%	0.6%	0.5%
08 - Emilia-Romagna	0.6%	1.4%	1.3%	0.8%	0.9%	0.8%	0.6%	0.6%	0.7%	0.3%	0.3%	1.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.4%	0.3%
09 - Toscana	0.5%	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	3.9%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.5%	0.5%	1.3%	1.1%
10 - Umbria	1.3%	0.5%	0.7%	0.6%	0.4%	0.5%	2.8%	0.6%	1.6%	3.6%	1.0%	0.8%	1.8%	3.3%	7.2%	2.0%	1.0%	1.0%	2.1%
11 - Marche	1.4%	1.0%	1.3%	1.4%	1.3%	1.9%	1.0%	0.8%	0.7%	0.8%	1.1%	0.9%	0.8%	1.0%	0.9%	0.3%	0.1%	0.0%	0.1%
12 - Lazio	1.0%	0.4%	2.5%	4.1%	3.1%	3.2%	3.5%	1.1%	2.0%	1.7%	4.1%	1.6%	1.6%	0.2%	2.7%	0.9%	3.5%	0.8%	5.2%
13 - Abruzzo	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.9%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.7%	3.9%
14 - Molise	0.7%	1.5%	0.6%	1.0%	0.4%	0.3%	1.1%	0.3%	2.6%	12.2%	4.2%	3.7%	1.7%	0.5%	1.0%	0.5%	0.3%	0.4%	0.4%
15 - Campania	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	4.2%	4.8%	2.1%	1.2%	1.4%	0.9%	0.0%	0.3%	0.3%	0.1%	0.2%	0.4%
16 - Puglia	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.2%	3.0%	3.4%	5.6%	3.0%	3.0%	0.3%	0.8%	2.4%	0.1%	0.2%	0.6%	0.3%	0.3%	0.1%
17 - Basilicata	1.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	1.6%	0.2%	0.2%	0.2%	9.3%	0.2%	1.6%	0.2%	0.3%	0.3%
18 - Calabria	1.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	1.0%	1.5%	0.4%	0.0%	0.9%	0.8%	0.5%	0.0%	6.4%	0.1%	1.1%
19 - Sicilia	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%	0.8%	0.1%	0.1%	0.1%
20 - Sardegna	15.0%	8.4%	6.6%	4.2%	6.1%	10.9%	1.8%	2.0%	0.6%	0.5%	1.0%	1.9%	1.3%	1.9%	1.5%	0.7%	0.2%	0.3%	0.1%
21 - Prov. Auton. di Trento	36.5%	47.1%	45.0%	51.3%	53.3%	49.0%	52.7%	53.3%	51.5%	38.2%	27.7%	39.4%	31.0%	26.7%	24.3%	30.2%	24.7%	26.2%	25.7%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	58.8%	57.0%	53.8%	57.5%	47.3%	49.9%	42.7%	45.4%	46.3%	40.9%	42.4%	44.8%	37.3%	35.8%	33.7%	26.5%	36.1%	36.9%	29.7%
<b>Centro-Nord</b>	<b>6.4%</b>	<b>6.5%</b>	<b>6.3%</b>	<b>6.2%</b>	<b>6.1%</b>	<b>5.8%</b>	<b>6.6%</b>	<b>5.8%</b>	<b>5.7%</b>	<b>4.1%</b>	<b>4.8%</b>	<b>5.6%</b>	<b>5.3%</b>	<b>5.3%</b>	<b>6.2%</b>	<b>5.1%</b>	<b>8.2%</b>	<b>5.9%</b>	<b>7.1%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2.3%</b>	<b>1.2%</b>	<b>0.8%</b>	<b>0.6%</b>	<b>1.0%</b>	<b>2.1%</b>	<b>0.7%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.7%</b>	<b>1.7%</b>	<b>0.7%</b>	<b>0.6%</b>	<b>0.8%</b>	<b>0.9%</b>	<b>0.4%</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.7%</b>	<b>0.3%</b>	<b>0.7%</b>
<b>Italia</b>	<b>5.0%</b>	<b>4.7%</b>	<b>4.5%</b>	<b>4.5%</b>	<b>4.6%</b>	<b>4.6%</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.6%</b>	<b>4.5%</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.8%</b>	<b>3.8%</b>	<b>4.3%</b>	<b>3.4%</b>	<b>6.0%</b>	<b>4.2%</b>	<b>5.3%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.40 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.1%	0.1%	0.1%	1.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.5%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
02 - Valle d'Aosta	42.7%	54.9%	79.5%	75.0%	75.5%	73.7%	78.0%	77.5%	65.7%	72.6%	72.0%	73.8%	64.2%	66.6%	66.3%	70.7%	66.0%	68.6%	76.4%
03 - Lombardia	11.4%	15.5%	15.3%	16.6%	16.9%	19.2%	17.1%	21.0%	19.1%	19.6%	24.7%	28.3%	27.9%	28.7%	25.4%	32.3%	22.9%	24.8%	26.9%
05 - Veneto	19.8%	22.9%	25.9%	31.7%	29.7%	34.4%	29.3%	31.0%	30.3%	55.5%	49.0%	49.7%	48.9%	48.2%	48.6%	48.9%	24.6%	29.4%	25.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	32.6%	32.5%	36.4%	32.0%	26.5%	23.3%	15.9%	57.7%	43.1%	46.7%	42.5%	46.8%	56.6%	59.4%	56.3%	53.0%	56.8%	52.1%	63.0%
07 - Liguria	1.0%	0.6%	0.6%	1.8%	0.8%	0.6%	0.9%	1.7%	2.2%	1.4%	4.9%	2.9%	2.6%	6.8%	5.9%	5.8%	7.8%	8.2%	9.9%
08 - Emilia-Romagna	13.0%	11.4%	13.6%	10.6%	16.5%	16.2%	19.0%	22.2%	24.3%	17.3%	15.3%	17.6%	23.3%	18.6%	14.7%	18.6%	17.6%	18.7%	18.4%
09 - Toscana	9.7%	10.3%	11.2%	12.8%	13.5%	8.3%	9.0%	15.0%	9.6%	9.8%	9.6%	16.0%	19.0%	17.7%	18.6%	12.1%	14.2%	13.9%	13.8%
10 - Umbria	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
11 - Marche	1.4%	3.1%	4.6%	5.6%	3.5%	5.4%	6.0%	7.1%	8.0%	7.3%	7.3%	7.3%	6.6%	6.6%	6.5%	7.2%	7.0%	7.5%	10.0%
12 - Lazio	6.1%	6.0%	8.2%	7.2%	6.9%	2.0%	1.3%	2.5%	1.6%	3.5%	2.1%	2.8%	2.3%	4.1%	1.1%	1.3%	3.5%	1.6%	1.5%
13 - Abruzzo	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
14 - Molise	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	2.2%	0.2%	0.1%
15 - Campania	8.9%	9.9%	11.2%	10.6%	11.2%	10.1%	9.4%	8.3%	8.4%	13.8%	22.8%	12.6%	18.2%	11.1%	12.2%	20.0%	22.3%	24.7%	21.6%
16 - Puglia	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%
17 - Basilicata	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
18 - Calabria	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
19 - Sicilia	20.9%	24.5%	18.7%	22.9%	28.1%	18.1%	14.6%	12.3%	14.5%	16.8%	11.4%	9.2%	11.9%	7.6%	7.9%	12.9%	16.7%	15.9%	15.7%
20 - Sardegna	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.6%	0.9%	1.4%	0.6%	0.8%	0.3%	0.5%	0.2%
21 - Prov. Auton. di Trento	19.1%	14.7%	14.8%	14.2%	14.3%	13.0%	13.0%	17.8%	21.4%	23.9%	27.5%	25.0%	31.1%	33.6%	33.7%	35.6%	38.9%	38.4%	41.3%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	14.4%	13.6%	13.5%	16.3%	18.7%	15.5%	21.3%	23.3%	26.5%	28.3%	28.3%	27.0%	33.5%	33.6%	32.0%	40.0%	32.5%	26.5%	34.0%
<b>Centro-Nord</b>	<b>11.6%</b>	<b>12.6%</b>	<b>14.8%</b>	<b>15.3%</b>	<b>15.5%</b>	<b>15.5%</b>	<b>14.5%</b>	<b>20.4%</b>	<b>18.8%</b>	<b>25.8%</b>	<b>21.8%</b>	<b>24.5%</b>	<b>26.7%</b>	<b>26.0%</b>	<b>24.6%</b>	<b>26.3%</b>	<b>20.6%</b>	<b>20.6%</b>	<b>22.8%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>6.7%</b>	<b>7.9%</b>	<b>6.8%</b>	<b>8.0%</b>	<b>8.6%</b>	<b>6.1%</b>	<b>4.9%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.9%</b>	<b>5.4%</b>	<b>6.4%</b>	<b>3.9%</b>	<b>5.1%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.8%</b>	<b>6.4%</b>	<b>7.9%</b>	<b>9.3%</b>	<b>8.8%</b>
<b>Italia</b>	<b>9.9%</b>	<b>10.9%</b>	<b>12.2%</b>	<b>13.2%</b>	<b>13.5%</b>	<b>12.5%</b>	<b>11.5%</b>	<b>15.5%</b>	<b>14.2%</b>	<b>19.8%</b>	<b>16.8%</b>	<b>17.6%</b>	<b>19.3%</b>	<b>18.8%</b>	<b>17.5%</b>	<b>19.2%</b>	<b>16.3%</b>	<b>17.1%</b>	<b>18.8%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.41 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	4.5%	4.0%	3.4%	2.8%	2.8%	2.3%	2.0%	2.4%	2.6%	2.7%	2.8%	2.7%	3.1%	2.9%	3.3%	3.5%	3.8%	4.4%	3.6%
02 - Valle d'Aosta	2.2%	2.0%	1.0%	0.8%	0.9%	0.6%	0.7%	0.7%	1.0%	0.9%	1.0%	0.8%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	0.4%
03 - Lombardia	4.5%	3.7%	3.2%	3.1%	3.1%	2.6%	2.4%	2.2%	1.7%	1.9%	2.2%	1.8%	1.8%	1.7%	1.9%	2.0%	2.7%	3.0%	2.7%
05 - Veneto	3.0%	2.5%	1.9%	1.7%	1.6%	1.3%	1.5%	1.1%	1.0%	0.7%	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.2%	1.6%	2.2%	1.7%
06 - Friuli-Venezia Giulia	3.5%	2.8%	2.9%	2.6%	2.3%	1.6%	2.1%	1.0%	1.3%	1.3%	1.7%	1.2%	1.0%	1.2%	1.3%	1.7%	1.8%	2.2%	1.4%
07 - Liguria	4.2%	4.3%	3.4%	4.3%	3.5%	3.3%	3.2%	2.5%	2.2%	2.7%	2.5%	2.8%	2.4%	3.0%	2.6%	2.7%	2.6%	3.4%	3.9%
08 - Emilia-Romagna	3.5%	3.5%	2.6%	2.8%	2.5%	2.1%	1.8%	1.7%	1.6%	1.8%	2.2%	2.3%	2.0%	2.1%	2.3%	2.6%	3.0%	3.7%	2.9%
09 - Toscana	4.4%	3.8%	3.1%	3.4%	3.1%	2.9%	2.9%	2.6%	2.4%	2.8%	3.1%	2.7%	2.7%	2.7%	2.5%	3.1%	3.7%	4.3%	3.6%
10 - Umbria	2.6%	2.0%	2.2%	1.9%	1.9%	1.7%	2.0%	1.6%	1.6%	1.7%	2.0%	1.9%	2.2%	1.8%	2.1%	2.6%	2.7%	4.1%	2.3%
11 - Marche	3.8%	3.1%	2.5%	1.8%	1.8%	1.7%	2.1%	1.8%	1.8%	2.1%	2.7%	2.5%	2.1%	2.4%	2.2%	2.7%	2.7%	3.4%	2.2%
12 - Lazio	12.1%	12.1%	11.9%	9.0%	8.3%	5.6%	8.2%	7.2%	9.1%	7.0%	7.0%	6.6%	7.3%	6.3%	7.2%	7.8%	10.0%	9.7%	8.7%
13 - Abruzzo	2.1%	2.2%	2.2%	2.3%	2.1%	1.8%	2.0%	2.0%	2.1%	2.3%	2.4%	2.5%	2.2%	2.2%	2.3%	2.7%	3.8%	4.7%	3.0%
14 - Molise	1.3%	1.1%	1.2%	1.2%	0.9%	0.7%	1.1%	1.2%	0.9%	0.7%	1.0%	1.0%	1.2%	1.4%	1.5%	1.5%	1.7%	2.5%	2.0%
15 - Campania	3.1%	3.6%	3.2%	3.0%	2.6%	2.2%	2.5%	2.2%	2.1%	2.1%	2.2%	2.1%	2.3%	2.2%	2.4%	2.1%	2.5%	3.0%	2.5%
16 - Puglia	3.5%	4.1%	3.6%	3.9%	3.8%	2.8%	3.3%	3.2%	2.9%	2.8%	3.5%	3.5%	3.7%	3.1%	2.9%	2.8%	3.9%	4.3%	4.3%
17 - Basilicata	2.0%	1.7%	1.7%	1.7%	1.4%	0.9%	1.3%	1.1%	1.1%	1.3%	1.6%	1.6%	1.1%	1.2%	1.1%	1.1%	1.4%	1.8%	1.8%
18 - Calabria	2.0%	1.5%	1.4%	1.6%	1.6%	1.1%	1.2%	0.9%	0.7%	0.7%	0.7%	0.6%	0.5%	0.7%	0.8%	0.9%	1.1%	2.2%	2.5%
19 - Sicilia	2.6%	2.2%	2.1%	1.9%	2.2%	1.5%	1.9%	2.3%	2.5%	2.5%	2.4%	2.0%	1.9%	1.7%	1.7%	2.3%	2.7%	3.3%	3.4%
20 - Sardegna	1.7%	1.7%	1.9%	1.5%	1.4%	0.9%	1.3%	1.4%	1.4%	1.5%	1.8%	1.6%	1.5%	1.7%	1.5%	1.3%	2.0%	2.7%	2.6%
21 - Prov. Auton. di Trento	1.1%	0.8%	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%	0.5%	0.6%	0.5%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	0.8%	0.6%	0.5%	0.6%	0.7%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%
<b>Centro-Nord</b>	<b>4.6%</b>	<b>4.1%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.1%</b>	<b>3.0%</b>	<b>2.4%</b>	<b>2.6%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.1%</b>	<b>2.6%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.4%</b>	<b>2.6%</b>	<b>3.2%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.1%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2.5%</b>	<b>2.4%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.2%</b>	<b>1.6%</b>	<b>1.9%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.7%</b>	<b>1.7%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.6%</b>	<b>1.5%</b>	<b>1.6%</b>	<b>1.7%</b>	<b>1.8%</b>	<b>2.3%</b>	<b>3.1%</b>	<b>2.9%</b>
<b>Italia</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.1%</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.7%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.4%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.0%</b>	<b>2.0%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.1%</b>	<b>2.0%</b>	<b>2.1%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.3%</b>	<b>2.9%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.0%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.42 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	89.0%	91.5%	96.1%	95.2%	94.3%	87.4%	93.9%	83.9%	82.5%	66.0%	70.7%	76.5%	62.9%	61.2%	75.5%	73.9%	69.7%	68.6%	63.6%
02 - Valle d'Aosta	70.0%	72.6%	80.1%	79.1%	67.3%	56.1%	54.4%	48.1%	55.4%	51.3%	49.9%	59.5%	84.4%	79.3%	81.5%	84.8%	71.8%	66.3%	41.0%
03 - Lombardia	94.3%	93.5%	96.8%	92.6%	89.8%	79.7%	89.6%	81.4%	88.6%	88.9%	90.2%	91.4%	90.6%	89.4%	85.9%	87.6%	83.5%	77.4%	74.8%
05 - Veneto	84.0%	88.9%	93.4%	84.7%	86.8%	74.9%	83.6%	92.9%	93.0%	93.1%	74.2%	78.2%	54.8%	69.7%	68.1%	70.4%	73.4%	65.2%	70.1%
06 - Friuli-Venezia Giulia	78.2%	62.3%	80.4%	72.2%	73.9%	61.6%	22.8%	73.1%	84.3%	80.0%	78.9%	87.5%	85.2%	80.0%	68.7%	56.2%	37.4%	48.6%	44.2%
07 - Liguria	93.4%	91.3%	95.6%	86.9%	95.0%	81.8%	78.0%	87.9%	91.1%	86.0%	84.7%	81.7%	80.9%	71.9%	86.3%	81.1%	90.5%	94.0%	71.3%
08 - Emilia-Romagna	91.7%	92.5%	96.3%	92.6%	91.3%	83.8%	88.3%	87.7%	88.2%	88.0%	88.9%	80.3%	82.7%	82.0%	87.8%	84.5%	80.1%	81.0%	84.4%
09 - Toscana	92.3%	93.5%	95.7%	89.5%	92.0%	84.1%	82.7%	82.2%	87.2%	77.5%	74.3%	77.7%	78.0%	67.2%	86.9%	86.6%	83.7%	68.6%	83.6%
10 - Umbria	90.7%	92.3%	94.8%	91.0%	89.6%	73.9%	78.8%	80.6%	82.6%	82.5%	80.2%	81.7%	72.0%	75.4%	68.9%	69.8%	76.4%	63.5%	85.0%
11 - Marche	83.8%	89.7%	94.6%	93.2%	89.2%	71.7%	73.4%	79.9%	82.6%	74.9%	61.8%	56.5%	63.8%	49.6%	64.6%	64.8%	60.7%	49.4%	73.9%
12 - Lazio	70.7%	58.4%	63.0%	39.3%	63.6%	49.1%	50.9%	41.9%	39.8%	34.6%	27.7%	23.8%	15.1%	17.8%	16.4%	26.4%	18.0%	18.2%	24.7%
13 - Abruzzo	86.1%	86.8%	91.4%	78.2%	71.5%	60.2%	74.7%	69.3%	59.0%	58.7%	56.9%	60.9%	70.4%	62.2%	62.6%	56.7%	55.9%	48.4%	54.3%
14 - Molise	86.6%	82.1%	87.9%	75.7%	82.6%	68.0%	67.5%	70.1%	73.0%	60.6%	57.9%	72.4%	61.6%	49.2%	46.5%	52.0%	58.7%	36.6%	52.2%
15 - Campania	79.5%	54.8%	69.2%	54.0%	71.0%	48.3%	63.5%	54.8%	50.1%	53.0%	62.5%	75.5%	60.8%	51.6%	67.9%	61.2%	52.7%	42.6%	64.3%
16 - Puglia	88.5%	85.4%	89.8%	77.3%	84.0%	71.3%	76.1%	67.2%	67.7%	74.2%	71.8%	66.1%	58.2%	60.2%	77.8%	81.6%	79.0%	65.4%	74.9%
17 - Basilicata	68.9%	61.0%	80.4%	62.3%	78.9%	65.6%	73.5%	75.5%	68.8%	60.6%	52.0%	48.0%	60.4%	56.8%	75.5%	68.2%	67.7%	76.4%	76.9%
18 - Calabria	79.4%	79.3%	88.6%	72.8%	77.0%	64.1%	78.7%	82.7%	81.7%	83.1%	86.6%	89.7%	90.9%	87.8%	85.7%	87.1%	86.5%	70.1%	59.9%
19 - Sicilia	82.8%	79.1%	88.4%	79.9%	75.6%	71.9%	80.4%	58.6%	48.7%	54.5%	62.6%	72.1%	74.4%	80.6%	82.9%	76.2%	82.7%	76.2%	66.7%
20 - Sardegna	81.2%	74.5%	81.6%	74.7%	77.8%	60.8%	72.9%	68.2%	62.5%	64.3%	62.2%	67.5%	69.2%	58.0%	73.6%	83.3%	81.8%	71.4%	65.7%
21 - Prov. Auton. di Trento	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%											100.0%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	74.5%	64.9%	97.5%	72.9%	62.2%	47.8%	97.5%	19.2%	5.6%	7.2%									100.0%
<b>Centro-Nord</b>	<b>87.3%</b>	<b>85.7%</b>	<b>91.9%</b>	<b>83.9%</b>	<b>84.9%</b>	<b>70.2%</b>	<b>78.4%</b>	<b>75.3%</b>	<b>79.2%</b>	<b>76.2%</b>	<b>67.5%</b>	<b>66.9%</b>	<b>63.1%</b>	<b>59.3%</b>	<b>64.0%</b>	<b>64.5%</b>	<b>60.6%</b>	<b>51.0%</b>	<b>57.9%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>82.0%</b>	<b>77.7%</b>	<b>86.5%</b>	<b>73.8%</b>	<b>77.1%</b>	<b>64.7%</b>	<b>75.8%</b>	<b>73.3%</b>	<b>70.9%</b>	<b>72.3%</b>	<b>75.6%</b>	<b>80.9%</b>	<b>82.0%</b>	<b>78.5%</b>	<b>79.8%</b>	<b>80.3%</b>	<b>80.4%</b>	<b>68.0%</b>	<b>64.7%</b>
<b>Italia</b>	<b>84.9%</b>	<b>81.8%</b>	<b>89.4%</b>	<b>79.3%</b>	<b>81.2%</b>	<b>67.4%</b>	<b>77.0%</b>	<b>74.3%</b>	<b>75.3%</b>	<b>74.2%</b>	<b>72.1%</b>	<b>75.6%</b>	<b>75.8%</b>	<b>71.8%</b>	<b>74.1%</b>	<b>74.7%</b>	<b>73.7%</b>	<b>60.8%</b>	<b>61.4%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.43 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. AMMINISTRAZIONI LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	60.1%	58.8%	57.9%	63.1%	65.3%	65.4%	63.0%	63.0%	56.9%	56.8%	52.5%	57.7%	48.5%	42.4%	35.2%	38.3%	44.5%	43.4%	40.4%
02 - Valle d'Aosta	75.8%					12.4%											50.5%	50.9%	43.9%
03 - Lombardia	60.4%	61.4%	59.9%	66.9%	71.3%	66.6%	68.4%	69.5%	69.6%	64.7%	57.6%	59.2%	57.1%	53.6%	49.8%	46.5%	47.6%	46.0%	43.2%
05 - Veneto	60.4%	60.5%	65.2%	70.9%	73.3%	68.5%	71.8%	70.3%	67.2%	67.5%	60.0%	61.6%	58.4%	50.0%	46.7%	46.5%	52.0%	47.1%	47.1%
06 - Friuli-Venezia Giulia	61.3%	67.4%	64.9%	73.8%	78.5%	80.6%	81.0%	75.2%	74.4%	73.8%	68.7%	68.0%	64.2%	54.9%	51.6%	53.2%	51.2%	54.9%	56.7%
07 - Liguria	66.5%	68.8%	72.5%	70.9%	71.0%	72.2%	70.2%	73.4%	70.1%	65.9%	68.0%	63.2%	66.8%	54.1%	49.8%	54.3%	53.1%	49.6%	43.6%
08 - Emilia-Romagna	64.0%	64.8%	68.2%	72.6%	74.2%	70.4%	71.2%	71.7%	68.6%	66.7%	56.2%	55.7%	50.5%	49.8%	47.0%	39.6%	49.3%	46.1%	44.2%
09 - Toscana	60.4%	58.9%	66.6%	69.4%	71.8%	68.3%	70.9%	70.3%	66.7%	66.8%	63.0%	60.8%	55.5%	54.8%	48.6%	45.4%	46.9%	43.7%	46.0%
10 - Umbria	63.6%	65.5%	61.5%	63.9%	68.6%	64.3%	68.0%	71.0%	62.9%	62.9%	60.1%	54.2%	52.9%	52.9%	47.7%	46.5%	46.1%	43.7%	41.7%
11 - Marche	57.7%	56.4%	63.3%	63.2%	70.3%	62.6%	66.6%	68.0%	60.2%	60.8%	54.2%	50.0%	43.7%	42.4%	42.5%	37.0%	47.0%	43.8%	44.7%
12 - Lazio	46.1%	47.4%	54.1%	56.2%	58.3%	59.9%	63.6%	55.0%	53.6%	52.8%	56.1%	47.4%	40.7%	34.9%	31.8%	36.9%	33.1%	31.5%	25.2%
13 - Abruzzo	63.2%	61.8%	61.5%	63.9%	72.4%	66.2%	66.8%	65.7%	61.3%	64.0%	61.4%	52.7%	50.0%	47.6%	47.8%	48.9%	48.6%	42.9%	48.9%
14 - Molise	72.1%	74.5%	65.4%	66.8%	69.2%	67.9%	77.9%	75.0%	73.5%	76.0%	60.2%	50.0%	45.4%	49.3%	48.0%	62.6%	60.0%	52.3%	61.8%
15 - Campania	59.8%	61.5%	65.1%	68.0%	69.7%	68.4%	70.3%	72.3%	71.1%	70.8%	62.9%	62.9%	61.0%	48.7%	37.6%	59.4%	41.4%	39.2%	43.5%
16 - Puglia	59.6%	52.3%	64.5%	58.6%	59.1%	57.4%	57.4%	59.8%	60.7%	60.7%	54.2%	52.4%	45.3%	48.7%	47.0%	56.2%	49.7%	48.4%	40.9%
17 - Basilicata	69.3%	74.7%	69.4%	66.2%	67.8%	69.8%	71.8%	74.2%	75.2%	71.7%	71.2%	67.4%	69.2%	65.2%	60.1%	74.4%	70.5%	64.0%	54.1%
18 - Calabria	54.9%	68.8%	71.4%	68.2%	65.9%	65.0%	63.4%	67.1%	68.7%	69.3%	67.7%	66.1%	60.6%	56.5%	47.1%	54.7%	46.5%	49.2%	39.8%
19 - Sicilia	52.7%	55.0%	54.5%	53.9%	51.9%	51.5%	47.2%	52.1%	47.1%	43.9%	46.9%	52.5%	45.9%	40.6%	26.9%	32.5%	26.7%	26.6%	24.2%
20 - Sardegna	69.0%	67.5%	71.4%	74.4%	75.4%	77.4%	77.1%	73.4%	72.6%	70.3%	65.0%	63.7%	63.1%	59.8%	55.3%	61.3%	55.0%	52.2%	52.1%
21 - Prov. Auton. di Trento	71.2%	72.0%	77.0%	76.8%	77.3%	76.6%	70.5%	73.9%	73.3%	72.2%	73.3%	67.3%	67.2%	63.2%	62.8%	65.3%	64.6%	64.1%	63.7%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	75.4%	76.5%	78.3%	74.6%	77.8%	76.5%	72.3%	76.8%	72.9%	68.2%	63.0%	61.5%	61.5%	61.9%	61.3%	65.0%	64.8%	69.9%	65.2%
<b>Centro-Nord</b>	<b>60.1%</b>	<b>60.7%</b>	<b>63.5%</b>	<b>67.4%</b>	<b>70.5%</b>	<b>67.9%</b>	<b>69.1%</b>	<b>68.1%</b>	<b>66.2%</b>	<b>63.7%</b>	<b>58.9%</b>	<b>57.9%</b>	<b>53.9%</b>	<b>49.2%</b>	<b>45.8%</b>	<b>44.9%</b>	<b>48.0%</b>	<b>45.8%</b>	<b>43.8%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>59.8%</b>	<b>61.8%</b>	<b>64.2%</b>	<b>64.1%</b>	<b>65.5%</b>	<b>64.5%</b>	<b>64.7%</b>	<b>66.1%</b>	<b>65.0%</b>	<b>64.4%</b>	<b>59.7%</b>	<b>58.7%</b>	<b>54.9%</b>	<b>49.9%</b>	<b>42.5%</b>	<b>54.3%</b>	<b>46.1%</b>	<b>43.8%</b>	<b>42.6%</b>
<b>Italia</b>	<b>60.0%</b>	<b>61.1%</b>	<b>63.7%</b>	<b>66.5%</b>	<b>69.1%</b>	<b>67.0%</b>	<b>67.9%</b>	<b>67.5%</b>	<b>65.8%</b>	<b>63.9%</b>	<b>59.1%</b>	<b>58.1%</b>	<b>54.2%</b>	<b>49.4%</b>	<b>44.8%</b>	<b>48.1%</b>	<b>47.4%</b>	<b>45.3%</b>	<b>43.5%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.44 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). AMMINISTRAZIONI REGIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0.0%	0.0%	0.0%	16.6%	0.0%	90.9%	94.3%	95.9%	0.0%	0.0%	28.3%	32.5%	0.0%	9.5%	23.7%	0.0%	99.5%	98.9%	94.2%
02 - Valle d'Aosta	95.2%	96.3%	95.8%	95.4%	96.0%	96.1%	94.7%	94.8%	94.8%	94.9%	65.4%	77.2%	71.4%	68.4%	54.6%	46.5%	58.0%	36.6%	23.0%
03 - Lombardia	100.0%	100.0%	4.6%	87.6%	82.7%	-	100.0%	65.9%	96.9%	53.4%	90.7%	90.6%	86.8%	99.7%	100.0%	97.1%	95.2%	83.1%	59.6%
05 - Veneto	84.7%	81.7%	83.0%	84.6%	96.2%	94.4%	87.1%	71.3%	80.2%	59.8%	96.9%	98.4%	98.7%	98.9%	99.1%	98.9%	99.6%	95.1%	97.5%
06 - Friuli-Venezia Giulia	100.0%	100.0%	100.0%	99.9%	100.0%	100.0%	99.0%	98.7%	99.4%	99.6%	99.6%	64.2%	68.0%	46.6%	83.4%	57.8%	61.4%	39.9%	32.2%
07 - Liguria	24.8%	0.0%	0.0%	67.9%	0.0%	3.1%	85.2%	92.1%	77.0%	0.0%	21.1%	42.1%	0.0%	46.4%	24.1%	89.9%	74.2%	84.7%	68.7%
08 - Emilia-Romagna	62.1%	84.4%	88.6%	82.4%	75.6%	64.5%	66.0%	61.9%	72.2%	32.6%	28.1%	84.6%	35.2%	15.7%	31.1%	26.2%	27.8%	12.3%	9.2%
09 - Toscana	21.2%	0.0%	0.0%	0.0%	15.8%	9.6%	93.9%	0.0%	8.6%	17.6%	4.0%	5.7%	3.4%	1.2%	2.8%	24.5%	2.4%	60.1%	53.5%
10 - Umbria	73.5%	46.5%	45.4%	70.4%	55.5%	64.4%	87.2%	71.2%	88.2%	95.2%	85.5%	80.9%	92.2%	94.1%	2.7%	100.0%	99.1%	97.6%	99.2%
11 - Marche	0.0%	0.0%	0.3%	44.2%	44.4%	52.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	13.7%	0.0%	0.0%	7.2%
12 - Lazio	92.9%	81.1%	95.8%	96.2%	96.5%	97.4%	91.3%	87.4%	78.3%	42.6%	81.1%	94.8%	94.5%	53.3%	96.7%	83.5%	28.6%	33.2%	5.2%
13 - Abruzzo	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	97.5%	69.1%	100.0%	100.0%	96.2%	100.0%	-	99.9%	100.0%
14 - Molise	63.5%	86.6%	48.7%	69.0%	57.7%	53.5%	75.6%	21.1%	45.2%	98.5%	84.4%	94.0%	87.3%	0.0%	39.3%	40.2%	0.0%	0.1%	0.0%
15 - Campania	-	-	0.0%	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	99.9%	100.0%	18.1%	0.0%	70.2%
16 - Puglia	-	-	-	100.0%	99.7%	100.0%	99.6%	98.6%	100.0%	97.5%	96.0%	77.3%	97.0%	52.5%	95.1%	98.8%	97.4%	49.3%	0.2%
17 - Basilicata	100.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	88.2%	0.0%	0.0%	0.0%	97.7%	0.0%	88.5%	0.2%	0.0%	1.5%
18 - Calabria	0.0%	100.0%	33.3%	0.0%	100.0%	-	0.0%	100.0%	99.0%	100.0%	99.9%	100.0%	100.0%	92.4%	71.0%	97.9%	72.7%	25.2%	95.0%
19 - Sicilia	52.8%	46.4%	47.0%	43.9%	44.1%	39.1%	36.3%	34.5%	34.5%	31.0%	34.5%	0.3%	5.0%	79.6%	67.7%	90.4%	0.0%	0.0%	0.0%
20 - Sardegna	99.5%	99.2%	98.7%	96.3%	96.1%	98.6%	83.4%	96.0%	87.7%	82.0%	90.6%	94.7%	91.4%	94.2%	92.8%	84.2%	43.2%	85.8%	40.6%
21 - Prov. Auton. di Trento	74.8%	82.5%	84.1%	85.8%	88.3%	85.3%	88.3%	88.5%	88.3%	78.0%	68.5%	78.4%	72.2%	65.0%	62.3%	75.1%	60.3%	59.3%	59.2%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	78.6%	76.5%	76.9%	76.9%	75.3%	75.5%	75.4%	79.2%	79.4%	74.2%	76.6%	76.7%	74.3%	79.0%	75.3%	67.8%	50.7%	54.3%	62.8%
<b>Centro-Nord</b>	79.6%	80.6%	79.7%	82.4%	84.4%	83.3%	85.7%	85.4%	84.5%	76.3%	77.6%	80.1%	78.7%	79.0%	81.0%	79.2%	75.3%	63.6%	67.0%
<b>Mezzogiorno</b>	91.3%	97.8%	94.6%	91.2%	94.0%	97.7%	88.8%	97.3%	95.2%	97.3%	92.0%	91.8%	95.2%	92.5%	80.0%	90.3%	70.9%	55.4%	83.3%
<b>Italia</b>	81.4%	82.0%	80.5%	82.8%	85.0%	85.3%	85.8%	86.7%	85.8%	79.5%	78.5%	80.8%	80.0%	80.0%	81.0%	79.7%	74.9%	63.4%	67.6%

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.46 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE LOCALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	11.3%	11.7%	2.9%	0.3%	13.0%	0.2%	25.2%	71.1%	2.4%	3.1%	14.6%	22.5%	1.6%	1.8%	6.3%	0.5%	6.9%	2.8%	0.4%
02 - Valle d'Aosta	58.5%	67.4%	58.8%	57.1%	28.1%	54.9%	44.5%	26.1%	20.4%	14.4%	23.7%	21.6%	23.5%	14.8%	15.2%	14.8%	16.0%	22.1%	21.1%
03 - Lombardia	26.1%	26.3%	22.2%	41.1%	33.5%	36.1%	38.2%	44.2%	45.5%	36.5%	28.0%	33.4%	42.0%	23.9%	19.8%	35.6%	20.8%	14.1%	19.1%
05 - Veneto	32.2%	31.4%	32.4%	44.5%	39.1%	38.3%	41.7%	47.1%	42.1%	79.2%	40.1%	37.2%	30.7%	26.8%	30.2%	20.3%	23.5%	15.1%	10.9%
06 - Friuli-Venezia Giulia	29.9%	24.0%	17.3%	14.5%	17.1%	22.9%	6.0%	77.1%	48.5%	47.8%	32.1%	46.3%	59.2%	54.5%	45.4%	17.5%	25.1%	20.0%	45.2%
07 - Liguria	54.0%	9.2%	18.2%	61.4%	19.9%	39.6%	10.0%	39.3%	54.9%	40.6%	52.5%	8.5%	17.2%	4.2%	7.4%	2.6%	23.1%	12.1%	5.6%
08 - Emilia-Romagna	31.8%	12.7%	18.6%	19.3%	21.5%	17.8%	14.9%	18.6%	15.0%	22.5%	17.1%	15.2%	7.5%	12.3%	13.3%	16.5%	14.2%	10.0%	11.9%
09 - Toscana	19.7%	19.4%	32.5%	33.2%	45.7%	23.6%	23.9%	16.9%	25.0%	36.1%	35.9%	18.6%	20.0%	24.7%	21.1%	12.0%	10.1%	1.5%	1.2%
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	9.3%	2.1%	0.2%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%
11 - Marche	10.5%	8.1%	9.4%	4.3%	16.3%	11.4%	12.4%	15.8%	31.9%	20.7%	14.8%	10.4%	8.3%	7.4%	20.5%	12.4%	11.7%	9.5%	6.2%
12 - Lazio	1.1%	0.7%	13.1%	14.8%	16.7%	66.4%	44.2%	76.2%	6.8%	61.2%	51.1%	57.3%	53.4%	13.1%	11.8%	4.4%	51.1%	2.7%	6.9%
13 - Abruzzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	29.4%	1.0%	0.2%	0.9%	4.6%	0.0%	0.6%	4.0%	92.1%	0.0%	0.0%
15 - Campania	55.0%	48.4%	38.8%	48.3%	38.2%	37.3%	32.4%	24.0%	30.0%	49.0%	35.7%	3.0%	1.4%	0.8%	7.0%	0.7%	0.2%	0.7%	0.7%
16 - Puglia	10.6%	7.9%	7.2%	1.9%	9.7%	0.8%	0.5%	6.4%	1.0%	1.9%	0.3%	0.8%	0.2%	0.2%	0.6%	0.0%	0.7%	0.0%	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	0.8%	0.1%	0.0%	1.3%
18 - Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19 - Sicilia	68.3%	74.9%	63.1%	68.7%	77.4%	67.4%	54.8%	30.2%	39.1%	44.6%	17.6%	33.7%	21.5%	28.0%	22.7%	32.2%	51.1%	50.2%	29.5%
20 - Sardegna	-	-	57.1%	2.8%	7.8%	2.8%	7.2%	1.2%	16.1%	12.6%	29.9%	40.5%	65.8%	77.0%	40.7%	64.5%	58.7%	33.0%	6.0%
21 - Prov. Auton. di Trento	31.1%	32.6%	42.7%	39.8%	37.8%	23.4%	31.8%	39.3%	38.2%	40.7%	38.2%	25.1%	27.1%	28.6%	20.6%	20.8%	16.9%	12.3%	23.3%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	31.2%	32.7%	39.7%	39.9%	38.2%	21.3%	33.1%	33.6%	32.0%	41.7%	38.0%	25.7%	27.9%	29.1%	21.0%	21.6%	18.8%	9.3%	24.2%
<b>Centro-Nord</b>	29.7%	27.3%	30.8%	37.0%	32.1%	34.2%	33.1%	45.3%	36.4%	58.5%	33.6%	33.1%	34.4%	28.0%	26.1%	23.3%	20.4%	14.0%	21.7%
<b>Mezzogiorno</b>	64.6%	68.9%	55.5%	63.1%	66.1%	57.7%	46.5%	27.2%	35.0%	46.6%	30.2%	16.6%	10.9%	15.3%	14.7%	12.7%	21.4%	19.0%	10.4%
<b>Italia</b>	37.8%	37.7%	35.1%	41.7%	38.3%	37.8%	34.9%	44.0%	36.2%	57.6%	33.2%	31.8%	32.3%	27.2%	25.3%	22.1%	20.5%	14.8%	20.2%

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.47 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA SU SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI CORRENTI (%). SETTORE VIABILITÀ. IMPRESE PUBBLICHE NAZIONALI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
02 - Valle d'Aosta	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
03 - Lombardia	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
05 - Veneto	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
06 - Friuli-Venezia Giulia	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
07 - Liguria	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
08 - Emilia-Romagna	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
09 - Toscana	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
10 - Umbria	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
11 - Marche	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
12 - Lazio	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
13 - Abruzzo	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
14 - Molise	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
15 - Campania	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
16 - Puglia	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
17 - Basilicata	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
18 - Calabria	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
19 - Sicilia	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
20 - Sardegna	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
21 - Prov. Auton. di Trento	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.7%	3.2%	4.0%	3.3%	3.3%	3.0%	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	5.8%	3.6%	3.6%	4.3%	5.5%	2.6%	4.7%	2.6%	4.3%
<b>Centro-Nord</b>	<b>2.7%</b>	<b>3.2%</b>	<b>4.0%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.0%</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.7%</b>	<b>5.8%</b>	<b>3.6%</b>	<b>3.6%</b>	<b>4.3%</b>	<b>5.5%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.7%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.3%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2.7%</b>	<b>3.2%</b>	<b>4.0%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.0%</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.7%</b>	<b>5.8%</b>	<b>3.6%</b>	<b>3.6%</b>	<b>4.3%</b>	<b>5.5%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.7%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.3%</b>
<b>Italia</b>	<b>2.7%</b>	<b>3.2%</b>	<b>4.0%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.0%</b>	<b>3.4%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.5%</b>	<b>3.7%</b>	<b>5.8%</b>	<b>3.6%</b>	<b>3.6%</b>	<b>4.3%</b>	<b>5.5%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.7%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.3%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.49 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE SECONDO LA TIPOLOGIA DI AMMINISTRAZIONE (%)**

Amministrazioni	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Centro-Nord</b>																			
<b>Amm. Centr</b>	20.60%	21.13%	18.45%	15.14%	14.42%	19.57%	19.62%	16.96%	20.85%	15.46%	16.63%	16.19%	13.45%	11.68%	14.95%	12.84%	11.97%	11.97%	13.17%
<b>Amm. Loc.</b>	56.80%	55.64%	56.92%	60.18%	61.03%	56.72%	56.65%	54.52%	52.51%	52.55%	54.23%	51.37%	52.19%	54.75%	51.81%	53.11%	55.99%	55.99%	56.59%
<b>Amm. Reg.</b>	6.41%	6.53%	6.29%	6.18%	6.13%	5.81%	6.65%	5.78%	5.66%	4.11%	4.75%	5.61%	5.32%	5.27%	6.25%	5.07%	8.25%	8.25%	5.91%
<b>IPL</b>	11.56%	12.56%	14.84%	15.35%	15.47%	15.46%	14.45%	20.43%	18.79%	25.78%	21.79%	24.49%	26.74%	26.05%	24.55%	26.34%	20.64%	20.64%	20.61%
<b>IPN</b>	4.63%	4.14%	3.50%	3.15%	2.96%	2.44%	2.63%	2.31%	2.18%	2.11%	2.60%	2.34%	2.30%	2.26%	2.43%	2.64%	3.16%	3.16%	3.72%
<b>Mezzogiorno</b>																			
<b>Amm. Centr</b>	33.15%	37.28%	33.97%	29.95%	31.40%	42.92%	44.09%	40.71%	42.13%	40.06%	44.44%	51.97%	52.32%	43.98%	50.84%	41.88%	45.07%	45.07%	39.58%
<b>Amm. Loc.</b>	55.35%	51.25%	56.20%	59.18%	56.78%	47.33%	48.45%	52.01%	50.57%	51.09%	46.63%	41.91%	40.26%	49.82%	43.26%	49.46%	43.04%	43.04%	47.78%
<b>Amm. Reg.</b>	2.28%	1.16%	0.80%	0.62%	1.01%	2.09%	0.66%	1.76%	1.74%	1.74%	0.66%	0.64%	0.85%	0.88%	0.42%	0.46%	1.73%	1.73%	0.27%
<b>IPL</b>	6.73%	7.92%	6.76%	8.00%	8.63%	6.09%	4.93%	3.74%	3.87%	5.37%	6.44%	3.89%	5.05%	3.70%	3.82%	6.43%	7.90%	7.90%	9.31%
<b>IPN</b>	2.49%	2.39%	2.27%	2.24%	2.18%	1.57%	1.87%	1.78%	1.70%	1.73%	1.83%	1.58%	1.53%	1.63%	1.66%	1.78%	2.26%	2.26%	3.06%
<b>Italia</b>																			
<b>Amm. Centr</b>	24.95%	26.78%	23.46%	19.55%	19.32%	26.96%	27.30%	24.01%	27.39%	22.71%	25.72%	28.24%	26.74%	22.21%	27.13%	23.19%	23.31%	23.31%	21.37%
<b>Amm. Loc.</b>	56.29%	54.10%	56.69%	59.88%	59.80%	53.75%	54.07%	53.77%	51.92%	52.12%	51.75%	48.19%	48.11%	53.14%	48.91%	51.81%	51.55%	51.55%	53.86%
<b>Amm. Reg.</b>	4.98%	4.65%	4.52%	4.53%	4.65%	4.63%	4.77%	4.58%	4.45%	3.41%	3.41%	3.94%	3.79%	3.84%	4.27%	3.43%	6.01%	6.01%	4.16%
<b>IPL</b>	9.89%	10.93%	12.23%	13.16%	13.50%	12.49%	11.46%	15.47%	14.21%	19.76%	16.77%	17.55%	19.32%	18.76%	17.51%	19.25%	16.27%	16.27%	17.10%
<b>IPN</b>	3.89%	3.53%	3.10%	2.88%	2.73%	2.17%	2.39%	2.16%	2.03%	2.00%	2.35%	2.08%	2.03%	2.05%	2.17%	2.33%	2.85%	2.85%	3.51%

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.50 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: < 1 MILIONE DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
03 - Lombardia	4	4	3	6	4	3	5	4	4	3	3	2	3	3	5	4	4	5	6
05 - Veneto	1	2	2	1	2	1	3	2	3	1	1	1	2	2	-	2	-	1	4
06 - Friuli-Venezia Giulia	-	1	-	-	-	-	1	3	2	3	2	2	2	-	-	-	-	-	1
07 - Liguria	2	2	3	2	3	4	3	3	3	2	5	5	3	3	3	3	2	3	3
08 - Emilia-Romagna	2	1	1	1	1	2	2	3	4	3	5	4	6	5	7	9	9	9	7
09 - Toscana	1	1	2	3	2	3	3	3	5	4	4	2	2	2	1	2	1	-	-
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 - Marche	-	-	1	2	2	3	2	3	1	1	3	6	7	8	7	6	6	4	4
12 - Lazio	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	2	2	2	2	2	2
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1
15 - Campania	-	1	1	2	1	1	2	2	3	3	2	3	2	1	1	-	-	1	1
16 - Puglia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1
20 - Sardegna	-	-	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1
21 - Provincia Autonoma di Trento	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
<b>Centro-Nord</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>30</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Italia</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>34</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.52 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: 1 - 100 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1
02 - Valle d'Aosta	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
03 - Lombardia	3	3	6	4	6	8	6	8	9	8	9	10	13	14	8	9	9	8	7
05 - Veneto	6	7	8	8	6	9	8	14	15	16	16	16	13	14	14	12	14	14	12
06 - Friuli-Venezia Giulia	3	4	6	6	7	6	6	6	7	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5
07 - Liguria	2	2	2	3	3	2	4	3	3	4	3	3	4	5	5	5	8	8	7
08 - Emilia-Romagna	13	17	15	15	14	18	19	18	20	23	24	24	24	24	22	20	18	19	19
09 - Toscana	4	5	7	7	9	9	10	11	12	12	12	14	13	14	11	11	12	12	12
11 - Marche	4	6	7	8	11	12	12	14	15	13	13	11	11	9	9	9	11	10	11
12 - Lazio	-	-	1	1	1	1	2	1	2	-	1	1	2	-	1	1	-	1	1
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
15 - Campania	1	1	2	2	4	5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	4	3	2
16 - Puglia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
19 - Sicilia	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
20 - Sardegna	--	-	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1
21 - Prov. Auton. di Trento	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
22 - Prov. Auton. di Bolzano	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>58</b>	<b>59</b>	<b>64</b>	<b>73</b>	<b>75</b>	<b>83</b>	<b>92</b>	<b>91</b>	<b>93</b>	<b>95</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>85</b>	<b>79</b>	<b>85</b>	<b>84</b>	<b>81</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Italia</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>61</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>81</b>	<b>83</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>104</b>	<b>105</b>	<b>105</b>	<b>94</b>	<b>88</b>	<b>92</b>	<b>89</b>	<b>85</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.53 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. CLASSE DI SPESA: 100 - 1000 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
02 - Valle d'Aosta	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
03 - Lombardia	2	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4
05 - Veneto	3	2	3	3	4	3	5	4	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3
06 - Friuli-Venezia Giulia	1	1	1	1	1	1	1	-	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1
08 - Emilia-Romagna	1	1	2	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
09 - Toscana	1	1	1	1	1	-	-	1	-	1	-	1	2	1	1	-	-	-	-
12 - Lazio	1	1	1	1	1	1	-	1	-	1	1	1	-	1	-	-	1	-	-
15 - Campania	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2
19 - Sicilia	1	-	1	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21 - Prov. Auton. di Trento	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22 - Prov. Auton. di Bolzano	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Centro-Nord</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Italia</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.54 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER CLASSE (%). SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: > 1000 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
03 - Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
05 - Veneto	-	-	-	1	-	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-
06 - Friuli-Venezia Giulia	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
19 - Sicilia	-	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>												
<b>Italia</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.55 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER CLASSE (%). SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: < 1 MILIONE DI €**

Regione	Anni																			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
01 - Piemonte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0%	-	-	-	-	-	-	2.8%	-	3.0%	-
03 - Lombardia	30.8%	26.7%	17.6%	30.0%	21.1%	14.3%	18.5%	13.8%	12.1%	10.7%	9.7%	6.5%	8.8%	9.4%	15.2%	11.1%	12.9%	15.2%	17.6%	
05 - Veneto	7.7%	13.3%	11.8%	5.0%	10.5%	4.8%	11.1%	6.9%	9.1%	3.6%	3.2%	3.2%	5.9%	6.3%	-	5.6%	-	3.0%	11.8%	
06 - Friuli-Venezia Giulia	-	6.7%	-	-	-	-	3.7%	10.3%	6.1%	10.7%	6.5%	6.5%	5.9%	-	-	-	-	-	2.9%	
07 - Liguria	15.4%	13.3%	17.6%	10.0%	15.8%	19.0%	11.1%	10.3%	9.1%	7.1%	16.1%	16.1%	8.8%	9.4%	9.1%	8.3%	6.5%	9.1%	8.8%	
08 - Emilia-Romagna	15.4%	6.7%	5.9%	5.0%	5.3%	9.5%	7.4%	10.3%	12.1%	10.7%	16.1%	12.9%	17.6%	15.6%	21.2%	25.0%	29.0%	27.3%	20.6%	
09 - Toscana	7.7%	6.7%	11.8%	15.0%	10.5%	14.3%	11.1%	10.3%	15.2%	14.3%	12.9%	6.5%	5.9%	6.3%	3.0%	5.6%	3.2%	-	-	
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	3.7%	3.4%	3.0%	3.6%	3.2%	3.2%	2.9%	3.1%	3.0%	2.8%	3.2%	3.0%	2.9%	
11 - Marche	-	-	5.9%	10.0%	10.5%	14.3%	7.4%	10.3%	3.0%	3.6%	9.7%	19.4%	20.6%	25.0%	21.2%	16.7%	19.4%	12.1%	11.8%	
12 - Lazio	-	-	-	-	5.3%	-	-	-	-	3.6%	-	-	2.9%	6.3%	6.1%	5.6%	6.5%	6.1%	5.9%	
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0%	3.6%	3.2%	3.2%	2.9%	3.1%	3.0%	2.8%	-	3.0%	2.9%	
15 - Campania	-	6.7%	5.9%	10.0%	5.3%	4.8%	7.4%	6.9%	9.1%	10.7%	6.5%	9.7%	5.9%	3.1%	3.0%	-	-	3.0%	2.9%	
16 - Puglia	7.7%	6.7%	5.9%	5.0%	5.3%	4.8%	3.7%	3.4%	3.0%	3.6%	3.2%	3.2%	2.9%	3.1%	3.0%	-	3.2%	3.0%	-	
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0%	2.8%	3.2%	3.0%	2.9%	
18 - Sicilia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20 - Sardegna	-	-	11.8%	5.0%	5.3%	4.8%	7.4%	6.9%	6.1%	7.1%	3.2%	3.2%	2.9%	3.1%	3.0%	5.6%	6.5%	3.0%	2.9%	
21 - Prov. Auton. di Trento	15.4%	13.3%	5.9%	5.0%	5.3%	9.5%	7.4%	6.9%	6.1%	7.1%	6.5%	6.5%	5.9%	6.3%	6.1%	5.6%	6.5%	6.1%	5.9%	
<b>Centro-Nord</b>	<b>92.3%</b>	<b>86.7%</b>	<b>76.5%</b>	<b>80.0%</b>	<b>84.2%</b>	<b>85.7%</b>	<b>81.5%</b>	<b>82.8%</b>	<b>78.8%</b>	<b>75.0%</b>	<b>83.9%</b>	<b>80.6%</b>	<b>85.3%</b>	<b>87.5%</b>	<b>84.8%</b>	<b>88.9%</b>	<b>87.1%</b>	<b>84.8%</b>	<b>88.2%</b>	
<b>Mezzogiorno</b>	<b>7.7%</b>	<b>13.3%</b>	<b>23.5%</b>	<b>20.0%</b>	<b>15.8%</b>	<b>14.3%</b>	<b>18.5%</b>	<b>17.2%</b>	<b>21.2%</b>	<b>25.0%</b>	<b>16.1%</b>	<b>19.4%</b>	<b>14.7%</b>	<b>12.5%</b>	<b>15.2%</b>	<b>11.1%</b>	<b>12.9%</b>	<b>15.2%</b>	<b>11.8%</b>	
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																			

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.56 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER CLASSE (%). SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: 1 - 100 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	2.3%	1.9%	1.6%	3.1%	1.4%	1.2%	1.2%	1.1%	1.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.1%	1.1%	2.2%	1.1%	1.2%
02 - Valle d'Aosta	7.0%	5.7%	3.3%	3.1%	2.8%	2.5%	2.4%	2.2%	3.0%	2.0%	1.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.2%	3.4%	3.3%	3.4%	3.5%
03 - Lombardia	7.0%	5.7%	9.8%	6.3%	8.5%	9.9%	7.2%	8.8%	9.0%	8.1%	8.7%	9.6%	12.4%	13.3%	8.5%	10.2%	9.8%	9.0%	8.2%
05 - Veneto	14.0%	13.2%	13.1%	12.5%	8.5%	11.1%	9.6%	15.4%	15.0%	16.2%	15.5%	15.4%	12.4%	13.3%	14.9%	13.6%	15.2%	15.7%	14.1%
06 - Friuli-Venezia Giulia	7.0%	7.5%	9.8%	9.4%	9.9%	7.4%	7.2%	6.6%	7.0%	6.1%	5.8%	5.8%	5.7%	5.7%	5.3%	5.7%	5.4%	5.6%	5.9%
07 - Liguria	4.7%	3.8%	3.3%	4.7%	4.2%	2.5%	4.8%	3.3%	3.0%	4.0%	2.9%	2.9%	3.8%	4.8%	5.3%	5.7%	8.7%	9.0%	8.2%
08 - Emilia-Romagna	30.2%	32.1%	24.6%	23.4%	19.7%	22.2%	22.9%	19.8%	20.0%	23.2%	23.3%	23.1%	22.9%	22.9%	23.4%	22.7%	19.6%	21.3%	22.4%
09 - Toscana	9.3%	9.4%	11.5%	10.9%	12.7%	11.1%	12.0%	12.1%	12.0%	12.1%	11.7%	13.5%	12.4%	13.3%	11.7%	12.5%	13.0%	13.5%	14.1%
11 - Marche	9.3%	11.3%	11.5%	12.5%	15.5%	14.8%	14.5%	15.4%	15.0%	13.1%	12.6%	10.6%	10.5%	8.6%	9.6%	10.2%	12.0%	11.2%	12.9%
12 - Lazio	-	-	1.6%	1.6%	1.4%	1.2%	2.4%	1.1%	2.0%	-	1.0%	1.0%	1.9%	-	1.1%	1.1%	-	1.1%	1.2%
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1%	-	-
15 - Campania	2.3%	1.9%	3.3%	3.1%	5.6%	6.2%	6.0%	5.5%	5.0%	5.1%	5.8%	4.8%	4.8%	4.8%	5.3%	5.7%	4.3%	3.4%	2.4%
16 - Puglia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1%	-	-	-
19 - Sicilia	2.3%	1.9%	1.6%	3.1%	2.8%	2.5%	2.4%	2.2%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.1%	2.3%	1.1%	1.1%	1.2%
20 - Sardegna	-	-	-	1.6%	1.4%	1.2%	1.2%	1.1%	1.0%	1.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.2%
21 - Prov. Auton. di Trento	2.3%	3.8%	3.3%	3.1%	4.2%	3.7%	3.6%	3.3%	3.0%	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.2%	3.4%	3.3%	3.4%	3.5%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.3%	1.9%	1.6%	1.6%	1.4%	2.5%	2.4%	2.2%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.1%	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>95.3%</b>	<b>96.2%</b>	<b>95.1%</b>	<b>92.2%</b>	<b>90.1%</b>	<b>90.1%</b>	<b>90.4%</b>	<b>91.2%</b>	<b>92.0%</b>	<b>91.9%</b>	<b>90.3%</b>	<b>91.3%</b>	<b>91.4%</b>	<b>91.4%</b>	<b>90.4%</b>	<b>89.8%</b>	<b>92.4%</b>	<b>94.4%</b>	<b>95.3%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4.7%</b>	<b>3.8%</b>	<b>4.9%</b>	<b>7.8%</b>	<b>9.9%</b>	<b>9.9%</b>	<b>9.6%</b>	<b>8.8%</b>	<b>8.0%</b>	<b>8.1%</b>	<b>9.7%</b>	<b>8.7%</b>	<b>8.6%</b>	<b>8.6%</b>	<b>9.6%</b>	<b>10.2%</b>	<b>7.6%</b>	<b>5.6%</b>	<b>4.7%</b>
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																		

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.57 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER CLASSE (%). CLASSE DI SPESA: 100 - 1000 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
02 - Valle d'Aosta	13.3%	14.3%	16.7%	18.8%	16.7%	20.0%	17.6%	16.7%	11.1%	15.0%	15.8%	10.5%	10.0%	10.0%	10.5%	11.1%	11.1%	11.8%	11.8%
03 - Lombardia	13.3%	21.4%	16.7%	18.8%	22.2%	20.0%	17.6%	22.2%	22.2%	20.0%	21.1%	21.1%	20.0%	25.0%	26.3%	22.2%	22.2%	23.5%	23.5%
05 - Veneto	20.0%	14.3%	16.7%	18.8%	22.2%	20.0%	29.4%	22.2%	16.7%	15.0%	15.8%	15.8%	20.0%	15.0%	15.8%	16.7%	11.1%	17.6%	17.6%
06 - Friuli-Venezia Giulia	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	6.7%	5.9%	-	11.1%	10.0%	10.5%	10.5%	5.0%	10.0%	10.5%	11.1%	11.1%	11.8%	5.9%
08 - Emilia-Romagna	6.7%	7.1%	11.1%	6.3%	5.6%	6.7%	5.9%	5.6%	16.7%	10.0%	10.5%	10.5%	10.0%	10.0%	10.5%	11.1%	11.1%	5.9%	11.8%
09 - Toscana	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	-	-	5.6%	-	5.0%	-	5.3%	10.0%	5.0%	5.3%	-	-	-	-
12 - Lazio	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	6.7%	-	5.6%	-	5.0%	5.3%	5.3%	-	5.0%	-	-	5.6%	-	-
15 - Campania	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	6.7%	5.9%	5.6%	5.6%	5.0%	5.3%	5.3%	10.0%	5.0%	5.3%	11.1%	11.1%	11.8%	11.8%
19 - Sicilia	6.7%	-	5.6%	-	-	-	5.9%	5.6%	5.6%	5.0%	5.3%	5.3%	5.0%	5.0%	5.3%	5.6%	5.6%	5.9%	5.9%
21 - Prov. Auton. di Trento	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	6.7%	5.9%	5.6%	5.6%	5.0%	5.3%	5.3%	5.0%	5.0%	5.3%	5.6%	5.6%	5.9%	5.9%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	6.7%	7.1%	5.6%	6.3%	5.6%	6.7%	5.9%	5.6%	5.6%	5.0%	5.3%	5.3%	5.0%	5.0%	5.3%	5.6%	5.6%	5.9%	5.9%
<b>Centro-Nord</b>	<b>86.7%</b>	<b>92.9%</b>	<b>88.9%</b>	<b>93.8%</b>	<b>94.4%</b>	<b>93.3%</b>	<b>88.2%</b>	<b>88.9%</b>	<b>88.9%</b>	<b>90.0%</b>	<b>89.5%</b>	<b>89.5%</b>	<b>85.0%</b>	<b>90.0%</b>	<b>89.5%</b>	<b>83.3%</b>	<b>83.3%</b>	<b>82.4%</b>	<b>82.4%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>13.3%</b>	<b>7.1%</b>	<b>11.1%</b>	<b>6.3%</b>	<b>5.6%</b>	<b>6.7%</b>	<b>11.8%</b>	<b>11.1%</b>	<b>11.1%</b>	<b>10.0%</b>	<b>10.5%</b>	<b>10.5%</b>	<b>15.0%</b>	<b>10.0%</b>	<b>10.5%</b>	<b>16.7%</b>	<b>16.7%</b>	<b>17.6%</b>	<b>17.6%</b>
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																		

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.58 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE E CLASSE DIMENSIONALE DI SPESA A PREZZI 2015. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE PER CLASSE (%). SETTORE VIABILITÀ. CLASSE DI SPESA: > 1000 MILIONI DI €**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
03 - Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50%	-	-	-
05 - Veneto	-	-	-	33%	-	33%	-	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	50%	100%	-	-
06 - Friuli-Venezia Giulia	-	-	-	-	-	-	-	50%	-	-	-	-	50%	-	-	-	-	-	100%
19 - Sicilia	-	50%	-	33%	50%	33%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	-	<b>50%</b>	-	<b>67%</b>	<b>50%</b>	<b>67%</b>	-	<b>100%</b>	-	<b>100%</b>									
<b>Mezzogiorno</b>	-	<b>50%</b>	-	<b>33%</b>	<b>50%</b>	<b>33%</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Italia</b>	-	<b>100%</b>	-	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	-	<b>100%</b>	-	<b>100%</b>									

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.59 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. SETTORE VIABILITÀ. CONSORZI E FORME ASSOCIATIVE**

Regione	Anni																			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
07 - Liguria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 - Emilia-Romagna	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1-	-	-	-
11 - Marche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19 - Sicilia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Centro-Nord</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>										
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1</b>																			
<b>Italia</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>										

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.60 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. SETTORE VIABILITÀ. AZIENDE E ISTITUZIONI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
03 - Lombardia	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05 - Veneto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
08 - Emilia-Romagna	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 - Toscana	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-
11 - Marche	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 - Lazio	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1
21 - Prov. Auton. di Trento	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Centro-Nord</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>								
<b>Mezzogiorno</b>	<b>-</b>																		
<b>Italia</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>								

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.61 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. SETTORE VIABILITÀ, SOCIETÀ E FONDAZIONI PARTECIPATE**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
02 - Valle d'Aosta	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
03 - Lombardia	9	10	11	12	14	14	14	16	17	15	16	16	20	22	18	18	17	17	17
05 - Veneto	10	11	13	13	12	14	16	21	22	22	21	21	20	20	18	18	17	17	18
06 - Friuli-Venezia Giulia	4	6	7	7	8	7	8	10	11	11	10	10	10	8	7	7	7	7	8
07 - Liguria	3	3	4	4	5	5	6	5	5	5	7	7	6	7	7	7	9	10	9
08 - Emilia-Romagna	8	15	14	14	13	18	19	19	24	25	28	27	29	29	29	29	28	28	27
09 - Toscana	6	7	10	11	12	12	13	14	16	16	15	16	16	16	13	13	13	12	12
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 - Marche	4	6	8	10	13	14	13	17	16	14	16	16	17	16	15	14	16	14	15
12 - Lazio	-	-	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15 - Campania	2	3	4	5	6	7	8	8	9	9	9	9	9	9	7	7	7	6	5
16 - Puglia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1
19 - Sicilia	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
20 - Sardegna	-	-	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
21 - Prov. Auton. di Trento	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1
<b>Centro-Nord</b>	56	71	80	85	91	100	106	119	129	126	131	131	136	136	125	122	123	121	121
<b>Mezzogiorno</b>	4	5	8	10	11	12	14	14	16	16	16	16	16	14	15	15	13	12	10
<b>Italia</b>	60	76	88	95	102	112	120	133	145	142	147	147	152	150	140	137	136	133	131

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.63 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. CONSORZI E FORME ASSOCIATIVE**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
07 - Liguria	16.67%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	20%	20%	25%	25%	25%	33.33%	50%	50%
08 - Emilia-Romagna	66.67%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	40%	40%	25%	25%	25%	-	-	-
11 - Marche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20%	20%	25%	25%	25%	33.33%	-	-
19 - Sicilia	16.67%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	20%	20%	25%	25%	25%	33.33%	50%	50%
<b>Centro-Nord</b>	<b>83.33%</b>	<b>75%</b>	<b>80%</b>	<b>80%</b>	<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>66.67%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>									
<b>Mezzogiorno</b>	<b>16.67%</b>	<b>25%</b>	<b>20%</b>	<b>20%</b>	<b>25%</b>	<b>25%</b>	<b>25%</b>	<b>33.33%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>									
<b>Italia</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

**Tabella A.1.64 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ. AZIENDE E ISTITUZIONI**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
03 - Lombardia	-	-	25%	33.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05 - Veneto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25%	25%
08 - Emilia-Romagna	80%	66.7%	50%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	25%	25%	33.3%	33.3%	33.3%	25%	25%
09 - Toscana	-	-	-	-	-	-	-	33.3%	33.3%	-	-	-	-	25%	25%	-	-	-	-
11 - Marche	-	-	-	-	-	33.3%	33.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 - Lazio	20%	33.3%	25%	33.3%	33.3%	-	-	-	-	-	-	-	25%	25%	33.3%	33.3%	33.3%	25%	25%
21 - Prov. Auton. di Trento	-	-	-	-	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	25%	25%	33.3%	33.3%	33.3%	25%	25%
<b>Centro-Nord</b>	<b>100%</b>																		
<b>Mezzogiorno</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																		

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

## Appendice

**Tabella A.1.65 COMPOSIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ, SOCIETÀ E FONDAZIONI PARTECIPATE**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1.7%	1.3%	1.1%	2.1%	1.0%	0.9%	0.8%	0.8%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	1.3%	1.3%	1.4%	1.5%	1.5%	1.5%	0.8%
02 - Valle d'Aosta	8.3%	6.6%	5.7%	5.3%	4.9%	4.5%	4.2%	3.8%	3.4%	3.5%	3.4%	3.4%	3.3%	3.3%	3.6%	3.6%	3.7%	3.8%	3.8%
03 - Lombardia	15.0%	13.2%	12.5%	12.6%	13.7%	12.5%	11.7%	12.0%	11.7%	10.6%	10.9%	10.9%	13.2%	14.7%	12.9%	13.1%	12.5%	12.8%	13.0%
05 - Veneto	16.7%	14.5%	14.8%	13.7%	11.8%	12.5%	13.3%	15.8%	15.2%	15.5%	14.3%	14.3%	13.2%	13.3%	12.9%	13.1%	12.5%	12.8%	13.7%
06 - Friuli-Venezia Giulia	6.7%	7.9%	8.0%	7.4%	7.8%	6.3%	6.7%	7.5%	7.6%	7.7%	6.8%	6.8%	6.6%	5.3%	5.0%	5.1%	5.1%	5.3%	6.1%
07 - Liguria	5.0%	3.9%	4.5%	4.2%	4.9%	4.5%	5.0%	3.8%	3.4%	3.5%	4.8%	4.8%	3.9%	4.7%	5.0%	5.1%	6.6%	7.5%	6.9%
08 - Emilia-Romagna	13.3%	19.7%	15.9%	14.7%	12.7%	16.1%	15.8%	14.3%	16.6%	17.6%	19.0%	18.4%	19.1%	19.3%	20.7%	21.2%	20.6%	21.1%	20.6%
09 - Toscana	10.0%	9.2%	11.4%	11.6%	11.8%	10.7%	10.8%	10.5%	11.0%	11.3%	10.2%	10.9%	10.5%	10.7%	9.3%	9.5%	9.6%	9.0%	9.2%
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	0.8%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%
11 - Marche	6.7%	7.9%	9.1%	10.5%	12.7%	12.5%	10.8%	12.8%	11.0%	9.9%	10.9%	10.9%	11.2%	10.7%	10.7%	10.2%	11.8%	10.5%	11.5%
12 - Lazio	-	-	1.1%	1.1%	2.0%	1.8%	1.7%	1.5%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	1.3%	1.3%	1.4%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%
15 - Campania	3.3%	3.9%	4.5%	5.3%	5.9%	6.3%	6.7%	6.0%	6.2%	6.3%	6.1%	6.1%	5.9%	4.7%	5.0%	5.1%	4.4%	4.5%	3.8%
16 - Puglia	1.7%	1.3%	1.1%	1.1%	1.0%	0.9%	0.8%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%
19 - Sicilia	1.7%	1.3%	1.1%	2.1%	2.0%	1.8%	1.7%	1.5%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	1.3%	1.3%	1.4%	1.5%	0.7%	0.8%	0.8%
20 - Sardegna	-	-	2.3%	2.1%	2.0%	1.8%	2.5%	2.3%	2.1%	2.1%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.1%	2.2%	2.2%	1.5%	1.5%
21 - Prov. Auton. di Trento	6.7%	6.6%	4.5%	4.2%	3.9%	4.5%	4.2%	3.8%	3.4%	3.5%	3.4%	3.4%	3.3%	3.3%	3.6%	3.6%	3.7%	3.8%	3.8%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	3.3%	2.6%	2.3%	2.1%	2.0%	2.7%	2.5%	2.3%	2.1%	2.1%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.1%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%
<b>Centro-Nord</b>	<b>93.3%</b>	<b>93.4%</b>	<b>90.9%</b>	<b>89.5%</b>	<b>89.2%</b>	<b>89.3%</b>	<b>88.3%</b>	<b>89.5%</b>	<b>89.0%</b>	<b>88.7%</b>	<b>89.1%</b>	<b>89.1%</b>	<b>89.5%</b>	<b>90.7%</b>	<b>89.3%</b>	<b>89.1%</b>	<b>90.4%</b>	<b>91.0%</b>	<b>92.4%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>6.7%</b>	<b>6.6%</b>	<b>9.1%</b>	<b>10.5%</b>	<b>10.8%</b>	<b>10.7%</b>	<b>11.7%</b>	<b>10.5%</b>	<b>11.0%</b>	<b>11.3%</b>	<b>10.9%</b>	<b>10.9%</b>	<b>10.5%</b>	<b>9.3%</b>	<b>10.7%</b>	<b>10.9%</b>	<b>9.6%</b>	<b>9.0%</b>	<b>7.6%</b>
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																		

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

Tabella A.1.67 DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER REGIONE. RAPPORTI DI COMPOSIZIONE (%). SETTORE VIABILITÀ

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1.4%	1.2%	1.0%	2.0%	0.9%	0.8%	0.8%	0.7%	1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	1.2%	1.3%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	0.7%
02 - Valle d'Aosta	7.0%	6.0%	5.2%	4.9%	4.6%	4.2%	3.9%	3.6%	3.3%	3.4%	3.2%	3.2%	3.1%	3.2%	3.4%	3.5%	3.5%	3.6%	3.6%
03 - Lombardia	12.7%	12.0%	12.5%	12.7%	12.8%	11.8%	11.0%	11.4%	11.2%	10.1%	10.4%	10.3%	12.4%	13.9%	12.2%	12.5%	12.0%	12.2%	12.4%
05 - Veneto	14.1%	13.3%	13.5%	12.7%	11.0%	11.8%	12.6%	15.0%	14.5%	14.8%	13.6%	13.5%	12.4%	12.7%	12.2%	12.5%	12.0%	12.9%	13.9%
06 - Friuli-Venezia Giulia	5.6%	7.2%	7.3%	6.9%	7.3%	5.9%	6.3%	7.1%	7.2%	7.4%	6.5%	6.5%	6.2%	5.1%	4.8%	4.9%	4.9%	5.0%	5.8%
07 - Liguria	5.6%	4.8%	5.2%	4.9%	5.5%	5.0%	5.5%	4.3%	3.9%	4.0%	5.2%	5.2%	4.3%	5.1%	5.4%	5.6%	7.0%	7.9%	7.3%
08 - Emilia-Romagna	22.5%	22.9%	18.8%	16.7%	14.7%	17.6%	17.3%	15.7%	17.8%	18.8%	20.1%	19.4%	19.9%	19.6%	21.1%	21.5%	20.4%	20.9%	20.4%
09 - Toscana	8.5%	8.4%	10.4%	10.8%	11.0%	10.1%	10.2%	10.7%	11.2%	11.4%	10.4%	11.0%	10.6%	10.8%	8.8%	9.0%	9.2%	8.6%	8.8%
10 - Umbria	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
11 - Marche	5.6%	7.2%	8.3%	9.8%	11.9%	12.6%	11.0%	12.1%	10.5%	9.4%	10.4%	11.0%	11.2%	10.8%	10.9%	10.4%	12.0%	10.1%	10.9%
12 - Lazio	1.4%	1.2%	2.1%	2.0%	2.8%	1.7%	1.6%	1.4%	1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	1.9%	1.9%	2.0%	2.1%	2.1%	2.2%	2.2%
14 - Molise	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
15 - Campania	2.8%	3.6%	4.2%	4.9%	5.5%	5.9%	6.3%	5.7%	5.9%	6.0%	5.8%	5.8%	5.6%	4.4%	4.8%	4.9%	4.2%	4.3%	3.6%
16 - Puglia	1.4%	1.2%	1.0%	1.0%	0.9%	0.8%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.0%
17 - Basilicata	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
19 - Sicilia	2.8%	2.4%	2.1%	2.9%	2.8%	2.5%	2.4%	2.1%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.0%	2.1%	1.4%	1.4%	1.5%
20 - Sardegna	0.0%	0.0%	2.1%	2.0%	1.8%	1.7%	2.4%	2.1%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.0%	2.1%	2.1%	1.4%	1.5%
21 - Prov. Auton. di Trento	5.6%	6.0%	4.2%	3.9%	4.6%	5.0%	4.7%	4.3%	3.9%	4.0%	3.9%	3.9%	3.7%	3.8%	4.1%	4.2%	4.2%	4.3%	4.4%
22 - Prov. Auton. di Bolzano	2.8%	2.4%	2.1%	2.0%	1.8%	2.5%	2.4%	2.1%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	2.0%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
<b>Centro-Nord</b>	<b>93.0%</b>	<b>92.8%</b>	<b>90.6%</b>	<b>89.2%</b>	<b>89.0%</b>	<b>89.1%</b>	<b>88.2%</b>	<b>89.3%</b>	<b>88.8%</b>	<b>88.6%</b>	<b>89.0%</b>	<b>89.0%</b>	<b>89.4%</b>	<b>90.5%</b>	<b>89.1%</b>	<b>88.9%</b>	<b>90.1%</b>	<b>90.6%</b>	<b>92.0%</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>7.0%</b>	<b>7.2%</b>	<b>9.4%</b>	<b>10.8%</b>	<b>11.0%</b>	<b>10.9%</b>	<b>11.8%</b>	<b>10.7%</b>	<b>11.2%</b>	<b>11.4%</b>	<b>11.0%</b>	<b>11.0%</b>	<b>10.6%</b>	<b>9.5%</b>	<b>10.9%</b>	<b>11.1%</b>	<b>9.9%</b>	<b>9.4%</b>	<b>8.0%</b>
<b>Italia</b>	<b>100%</b>																		

Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali



## APPENDICE CAPITOLO 2

**Tabella A.2.1 VALORE AGGIUNTO PER BRANCA DI ATTIVITÀ. FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	4423.3	4041.1	4466.0	4127.1	4419.0	4237.4	4904.4	5598.6	5730.4	4041.2	4756.6	4998.0	3514.9	3708.5	3814.1	4214.6	4957.2	5887.1
02 - Valle d'Aosta	44.8	17.9	26.8	22.4	17.6	43.3	22.6	30.4	21.0	16.4	17.5	13.9	12.1	12.3	14.4	33.8	37.8	43.2
03 - Lombardia	4343.5	4032.7	3944.7	3808.7	4210.9	3949.6	4015.3	3741.2	3420.4	2466.0	2700.4	2573.7	2957.7	2833.9	3104.5	3261.8	3329.4	3348.4
05 - Veneto	1421.9	1253.0	1149.9	1045.9	1201.1	1164.1	1248.1	1317.3	1164.5	905.5	796.1	904.4	812.3	877.6	900.9	875.8	951.7	991.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	496.8	521.0	500.9	453.0	475.3	502.9	629.4	641.3	531.5	435.1	387.3	396.3	280.1	328.3	329.4	287.6	433.6	474.1
07 - Liguria	551.6	531.3	466.2	444.5	523.9	497.3	645.7	849.4	893.9	623.8	537.8	586.6	558.5	478.0	595.2	503.2	800.1	785.9
08 - Emilia-Romagna	1969.7	1968.1	1936.3	1999.0	2109.2	2036.7	2283.9	2605.5	2745.0	1794.1	1881.2	2219.3	1953.7	2304.2	2566.2	2684.9	3462.4	3663.5
09 - Toscana	1326.0	1287.7	1174.4	1066.3	1200.7	1202.4	1401.5	1381.8	1404.0	953.1	854.8	789.7	778.6	685.7	804.2	799.9	1157.9	1221.7
10 - Umbria	103.5	136.8	130.3	115.9	121.0	118.2	136.9	151.8	167.2	88.8	85.8	97.7	92.4	95.4	99.9	121.3	116.6	138.6
11 - Marche	286.1	272.2	281.0	278.1	288.2	318.8	349.5	412.5	503.9	368.1	277.5	268.4	207.7	222.5	227.2	230.5	330.0	335.5
12 - Lazio	2416.1	2236.7	1952.9	1766.3	1523.0	1471.5	1636.2	1571.6	1367.3	977.7	1021.9	958.8	593.4	577.8	622.0	570.0	1063.8	1323.7
13 - Abruzzo	942.4	940.8	955.2	844.9	903.2	880.9	979.0	1073.9	1016.8	651.8	724.4	843.9	746.2	741.8	843.3	896.6	1112.8	1088.1
14 - Molise	332.8	329.7	335.9	297.0	370.9	314.4	329.6	357.8	294.6	257.9	289.2	255.7	248.3	63.7	57.2	81.5	167.2	184.3
15 - Campania	1988.5	1668.3	1688.6	1509.5	1392.5	1375.2	1715.8	1788.9	1997.8	1264.6	1128.2	1142.1	997.0	1135.9	1364.3	1242.0	1531.6	1667.4
16 - Puglia	886.0	860.7	757.4	670.8	685.1	687.3	846.3	926.2	836.3	526.5	518.0	515.5	810.0	874.3	994.0	912.3	1010.5	995.3
17 - Basilicata	948.9	934.5	782.0	676.2	666.3	625.7	697.4	755.5	497.8	485.6	468.3	466.0	384.0	382.9	326.3	941.4	1092.6	944.6
18 - Calabria	74.8	103.0	88.5	87.1	92.7	86.9	86.2	72.0	71.3	20.2	17.6	-23.5	4.5	-9.2	17.7	26.1	42.6	33.6
19 - Sicilia	380.9	327.7	300.4	249.4	288.1	271.4	325.4	375.3	254.2	222.6	177.2	145.7	52.9	51.6	95.0	82.9	159.2	127.2
20 - Sardegna	9.1	10.8	10.2	9.8	10.1	8.7	9.6	6.8	6.5	5.5	4.3	3.5	10.5	8.3	12.0	9.8	12.6	7.8
21 - Prov. Aut. di Trento	204.9	285.3	225.7	173.7	193.1	172.8	157.1	167.8	157.3	88.1	105.2	105.7	113.5	115.3	113.2	116.2	111.0	143.1
22 - Prov. Aut. di Bolzano	166.1	234.1	208.4	174.4	182.3	161.9	157.7	143.2	128.1	73.8	79.1	80.8	278.2	246.4	254.5	276.2	331.2	319.0
<b>Centro-Nord</b>	<b>17754.3</b>	<b>16817.9</b>	<b>16463.5</b>	<b>15475.3</b>	<b>16465.3</b>	<b>15876.9</b>	<b>17588.3</b>	<b>18612.4</b>	<b>18234.5</b>	<b>12831.7</b>	<b>13501.2</b>	<b>13993.3</b>	<b>12153.1</b>	<b>12485.9</b>	<b>13445.7</b>	<b>13975.8</b>	<b>17082.7</b>	<b>18675.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>5563.4</b>	<b>5175.5</b>	<b>4918.2</b>	<b>4344.7</b>	<b>4408.9</b>	<b>4250.5</b>	<b>4989.3</b>	<b>5356.4</b>	<b>4975.3</b>	<b>3434.7</b>	<b>3327.2</b>	<b>3348.9</b>	<b>3253.4</b>	<b>3249.3</b>	<b>3709.8</b>	<b>4192.6</b>	<b>5129.1</b>	<b>5048.3</b>
<b>Italia</b>	<b>23317.7</b>	<b>21993.4</b>	<b>21381.7</b>	<b>19820.0</b>	<b>20874.2</b>	<b>20127.4</b>	<b>22577.6</b>	<b>23968.8</b>	<b>23209.8</b>	<b>16266.4</b>	<b>16828.4</b>	<b>17342.2</b>	<b>15406.5</b>	<b>15735.2</b>	<b>17155.5</b>	<b>18168.4</b>	<b>22211.8</b>	<b>23723.4</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.2 VALORE AGGIUNTO PER BRANCA DI ATTIVITÀ. COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI.  
MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	11508.6	11482.2	11597.2	11870.5	12764.2	13348.9	13141.2	13256.8	12749.1	11629.8	11826.3	12433.0	11513.4	11590.6	11684.2	12020.8	12436.0	13093.1
02 - Valle d'Aosta	344.4	315.6	295.9	261.8	270.5	288.1	293.2	292.4	283.9	261.3	287.5	304.1	286.8	282.3	275.2	277.5	290.7	291.4
03 - Lombardia	31052.7	31160.6	31064.7	30924.6	30577.2	31838.2	31408.2	32736.1	35598.4	32656.6	36328.0	36982.1	36396.5	36822.1	38635.3	40629.0	41929.8	43598.0
05 - Veneto	13652.8	14062.6	13379.9	13686.4	14758.1	15064.2	15203.2	15306.0	14468.7	13839.3	14578.2	15471.7	15518.1	15452.6	16246.1	16552.5	17380.3	17667.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	2889.2	2948.7	2902.8	2853.6	2919.0	3077.1	3103.3	3300.5	3138.4	2893.9	2924.9	2918.5	2821.1	2889.9	2933.3	3162.7	3034.2	3045.0
07 - Liguria	4494.7	4754.7	4475.5	4409.5	4536.8	4636.0	4666.0	4857.8	5020.8	4217.0	4013.5	4329.6	4259.1	4117.0	4151.2	4255.5	4389.9	4533.0
08 - Emilia-Romagna	12627.1	12850.3	12518.7	12173.5	12595.2	13029.8	13241.2	13888.7	13914.7	13023.2	13210.4	14014.5	13887.9	13712.9	14515.5	15038.4	15395.4	15547.0
09 - Toscana	9146.0	9431.4	9741.0	9847.8	10095.4	10349.0	10266.2	10609.0	10159.1	10217.7	10516.2	10815.5	10669.5	10774.1	11062.5	11520.4	11849.6	11844.8
10 - Umbria	1867.3	1894.4	1881.2	1858.2	1931.5	2010.1	2045.4	2089.1	2279.9	1940.2	2090.1	2288.8	2208.0	2186.9	2099.1	2340.1	2345.6	2382.5
11 - Marche	3431.6	3536.0	3664.9	3587.4	3486.6	3580.5	3637.0	3945.5	3633.1	3756.3	3656.8	3967.5	3895.9	3907.3	4012.0	4074.1	4155.9	4218.1
12 - Lazio	16396.5	16738.3	16531.0	16827.7	18257.8	18477.3	18829.9	19100.0	16492.4	14759.8	14781.6	15564.6	14684.9	15377.2	15463.9	16665.7	17455.6	17810.4
13 - Abruzzo	2539.6	2607.8	2590.1	2553.7	2528.1	2651.7	2586.4	2576.2	2848.8	2538.8	2700.9	2813.4	2723.9	2780.9	2846.7	2961.9	2946.0	2915.8
14 - Molise	568.6	576.0	531.3	513.2	519.4	503.5	538.5	547.6	532.6	503.1	483.8	497.7	500.0	503.7	490.5	514.0	512.3	520.6
15 - Campania	10737.6	10822.9	10470.4	10494.4	10433.1	10298.1	10452.1	10343.1	11172.1	10391.5	10630.3	10674.9	11513.2	11313.5	11662.9	12310.6	12705.4	12781.4
16 - Puglia	8146.0	8337.7	7798.7	7523.1	7269.0	7417.4	7833.6	8199.6	7463.8	6930.9	7277.8	7688.5	8061.9	7973.7	8253.4	8580.4	8604.0	8698.4
17 - Basilicata	717.4	683.3	707.3	722.2	711.2	707.9	797.0	836.2	959.7	853.8	822.1	893.4	926.9	914.7	935.4	1026.6	959.1	1020.9
18 - Calabria	3110.8	3198.7	3059.5	3009.4	3083.1	2992.2	3132.2	3075.4	3382.0	3033.6	3230.9	3287.0	3315.0	3304.7	3308.0	3541.2	3593.0	3548.4
19 - Sicilia	8791.8	9334.8	8852.1	8588.7	8702.3	8717.1	8886.2	8702.4	8946.1	8284.8	8770.7	8679.5	8954.6	8819.6	8978.1	9313.5	9382.1	9485.5
20 - Sardegna	3151.4	3371.1	2964.2	3105.2	3105.9	3129.9	3256.6	3291.3	3192.5	3017.1	3071.2	3182.9	3182.9	3168.0	3258.9	3348.3	3419.9	3384.6
21 - Prov. Aut. di Trento	1518.3	1482.3	1471.6	1402.2	1460.8	1480.5	1523.8	1659.2	1578.2	1375.3	1546.4	1552.8	1496.3	1495.6	1498.9	1594.2	1665.4	1658.5
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1759.4	1785.9	1727.6	1693.4	1848.2	1886.0	1893.0	1892.6	1877.0	1717.4	1977.8	2086.5	2072.9	2109.3	2105.7	2298.5	2390.7	2403.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>110688.6</b>	<b>112443.0</b>	<b>111252.0</b>	<b>111396.6</b>	<b>115501.3</b>	<b>119065.7</b>	<b>119251.6</b>	<b>122933.7</b>	<b>121193.7</b>	<b>112287.8</b>	<b>117737.7</b>	<b>122729.2</b>	<b>119710.4</b>	<b>120717.8</b>	<b>124682.9</b>	<b>130429.4</b>	<b>134719.1</b>	<b>138093.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>37763.2</b>	<b>38932.3</b>	<b>36973.6</b>	<b>36509.9</b>	<b>36352.1</b>	<b>36417.8</b>	<b>37482.6</b>	<b>38497.6</b>	<b>35553.6</b>	<b>36987.7</b>	<b>37717.3</b>	<b>39178.4</b>	<b>38778.8</b>	<b>39733.9</b>	<b>41596.5</b>	<b>42121.8</b>	<b>42355.6</b>	<b>42355.6</b>
<b>Italia</b>	<b>148451.8</b>	<b>151375.3</b>	<b>148225.6</b>	<b>147906.5</b>	<b>151853.4</b>	<b>155483.5</b>	<b>156734.2</b>	<b>160505.5</b>	<b>159691.3</b>	<b>147841.4</b>	<b>154725.4</b>	<b>160446.5</b>	<b>158888.8</b>	<b>159496.6</b>	<b>164416.8</b>	<b>172025.9</b>	<b>176840.9</b>	<b>180448.8</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.3 VALORE AGGIUNTO PER BRANCA DI ATTIVITÀ. TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	5297.4	5782.7	5391.7	5880.7	6237.6	6268.9	6168.6	6116.7	6141.1	5758.0	6140.3	6035.5	5983.9	5819.6	5749.3	5489.9	5398.6	5594.6
02 - Valle d'Aosta	170.1	189.9	184.5	172.9	197.4	211.3	221.4	223.2	349.0	281.5	312.4	327.7	323.2	296.8	296.1	295.0	315.5	324.5
03 - Lombardia	17179.4	18336.5	19865.2	20987.1	19610.3	19550.3	20168.4	19742.9	18439.7	17809.7	17900.8	17861.6	17276.3	16518.5	16608.1	16210.1	16475.6	17287.1
05 - Veneto	7411.6	7455.0	7281.8	8156.2	8182.1	8610.8	8556.8	8429.2	8041.4	7601.5	7935.3	7688.3	7611.8	7460.4	7197.2	7179.7	7211.3	7571.7
06 - Friuli-Venezia Giulia	1682.0	1726.3	1702.9	1668.8	1679.1	1731.5	1750.0	1791.5	1889.6	1528.9	1781.0	1714.2	1757.2	1769.9	1729.2	1640.3	1638.9	1902.5
07 - Liguria	5758.7	5794.5	5776.6	6085.4	6428.8	6858.8	6601.8	7049.9	7260.2	6487.7	6154.7	5999.8	5380.0	5020.5	5218.5	5092.7	5101.0	5140.0
08 - Emilia-Romagna	7794.9	7963.4	7523.2	7796.6	7759.0	8325.9	8501.9	8743.7	8285.6	7792.1	8051.4	8033.0	7792.3	7291.7	7362.5	7260.0	7259.1	7612.3
09 - Toscana	4841.6	4979.3	5105.9	5308.1	4930.5	5284.6	5572.6	5571.9	5675.0	5606.4	5695.5	5788.7	5672.6	5263.5	5345.4	5131.8	5140.0	5301.4
10 - Umbria	1238.5	1238.3	1117.2	1083.9	1098.4	1123.0	1119.3	1143.6	1138.6	1103.8	1161.2	1145.0	1075.4	1061.4	1027.3	1026.8	1023.5	1050.1
11 - Marche	1795.7	1846.3	1997.0	2084.7	2216.8	2195.7	2146.6	2222.9	2046.0	2088.8	1906.3	1803.1	1620.5	1689.0	1774.9	1728.8	1665.3	1743.3
12 - Lazio	11525.4	12220.4	13078.7	10813.6	11865.1	12192.0	12341.7	13368.6	12322.8	11919.1	11428.8	11548.0	10738.0	10572.9	9944.5	9553.8	10446.7	11222.7
13 - Abruzzo	1497.6	1666.7	1592.9	1557.7	1403.5	1572.8	1579.5	1508.7	1437.3	1442.7	1518.0	1428.6	1410.5	1317.6	1275.8	1287.1	1317.1	1383.0
14 - Molise	284.8	287.3	303.9	303.4	327.8	344.3	343.2	363.5	318.7	330.0	313.0	311.7	308.8	291.5	259.7	279.6	280.2	289.0
15 - Campania	5730.5	6022.2	6739.2	6239.8	6492.0	6781.5	6732.1	6672.8	6782.3	6330.0	6773.1	6482.4	5964.9	6164.9	6130.6	6264.4	6455.0	6762.1
16 - Puglia	3012.0	3050.9	2968.3	2902.7	3025.7	3022.3	3190.2	3175.2	3342.6	3401.4	3507.1	3415.1	3445.8	3187.1	3146.8	3118.9	3278.4	3388.5
17 - Basilicata	472.4	428.4	439.1	410.0	473.6	502.6	521.4	545.3	542.9	533.4	514.5	505.5	489.7	474.1	490.4	474.9	482.4	486.6
18 - Calabria	2352.5	2531.0	2239.8	2088.2	2203.0	2344.7	2338.0	2357.4	2364.0	2512.2	2476.1	2348.8	2296.8	2281.1	2307.5	2303.8	2276.3	2361.4
19 - Sicilia	4669.8	4773.9	4017.6	4155.0	4012.6	4291.7	4310.3	4343.0	4453.8	4308.6	4507.5	4525.1	4298.6	4398.9	4092.7	4197.4	4713.9	4988.5
20 - Sardegna	1554.8	1606.6	1341.0	1325.7	1383.7	1532.0	1557.8	1562.1	1621.4	1781.1	1662.2	1719.2	1628.2	1617.2	1526.5	1502.3	1532.4	1537.1
21 - Prov. Aut. di Trento	680.0	772.4	800.9	838.2	846.4	806.0	835.5	805.9	858.8	830.5	851.1	833.3	824.6	826.2	806.9	765.9	873.7	926.9
22 - Prov. Aut. di Bolzano	613.4	633.3	626.7	660.0	660.7	668.4	699.6	704.9	746.9	818.2	844.7	863.4	830.4	811.4	809.8	760.8	751.3	785.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>65988.7</b>	<b>68938.3</b>	<b>70452.3</b>	<b>71536.2</b>	<b>71712.2</b>	<b>73827.2</b>	<b>74684.2</b>	<b>75914.9</b>	<b>73194.7</b>	<b>69626.2</b>	<b>70163.5</b>	<b>69641.6</b>	<b>66886.2</b>	<b>64401.8</b>	<b>63869.7</b>	<b>62135.6</b>	<b>63300.5</b>	<b>66463.0</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>19574.4</b>	<b>20367.0</b>	<b>19641.8</b>	<b>18982.5</b>	<b>19321.9</b>	<b>20391.9</b>	<b>20572.5</b>	<b>20528.0</b>	<b>20863.0</b>	<b>20639.4</b>	<b>21271.5</b>	<b>20736.4</b>	<b>19843.3</b>	<b>19732.4</b>	<b>19230.0</b>	<b>19428.4</b>	<b>20335.7</b>	<b>21196.2</b>
<b>Italia</b>	<b>85563.1</b>	<b>89305.3</b>	<b>90094.1</b>	<b>90518.7</b>	<b>91034.1</b>	<b>94219.1</b>	<b>95256.7</b>	<b>96442.9</b>	<b>94057.7</b>	<b>90265.6</b>	<b>91435.0</b>	<b>90378.0</b>	<b>86729.5</b>	<b>84134.2</b>	<b>83099.7</b>	<b>81564.0</b>	<b>83636.2</b>	<b>87659.2</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.4 INVESTIMENTI PER BRANCA DI ATTIVITÀ. FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	3593.8	3590.9	3421.4	3403.4	2752.6	3090.6	3308.7	3396.0	3694.5	3023.9	3403.5	3221.8	3317.1	3149.2	3088.9	3359.6	4060.2	3456.3
02 - Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73.0	25.4	15.2
03 - Lombardia	558.9	497.4	628.2	358.0	594.3	702.0	691.3	524.8	676.6	566.6	671.1	1036.7	1009.8	1046.3	1046.3	1084.7	1168.5	1013.1
05 - Veneto	102.1	83.9	81.3	68.5	104.2	143.5	109.7	89.9	159.5	89.3	117.0	218.0	238.9	277.3	287.2	264.4	252.3	246.4
06 - Friuli-Venezia Giulia	61.8	58.3	91.1	67.7	56.1	105.0	117.6	115.1	110.9	184.8	138.4	123.3	140.3	158.4	164.8	155.7	211.5	172.7
07 - Liguria	36.3	38.1	64.0	52.6	46.0	42.2	74.6	77.1	138.7	79.9	89.8	174.9	157.1	192.3	205.0	188.2	271.1	218.3
08 - Emilia-Romagna	761.6	810.1	1074.1	987.8	1246.2	1156.0	1086.3	1138.0	1618.0	1341.3	1194.5	960.5	1129.7	1371.4	1743.0	2146.1	2475.5	2281.6
09 - Toscana	95.5	93.0	120.6	150.8	118.9	160.3	169.0	117.4	124.9	224.3	228.4	310.2	385.7	374.8	388.3	444.5	652.3	466.6
10 - Umbria	34.8	23.1	24.5	17.5	19.6	18.4	27.3	17.8	25.5	15.0	22.3	41.2	29.4	40.5	31.7	42.6	47.9	36.4
11 - Marche	21.5	41.6	37.2	34.7	32.4	40.4	47.2	38.7	72.7	37.4	30.7	67.5	36.0	34.3	32.2	49.9	46.2	52.7
12 - Lazio	254.3	438.9	526.5	292.1	408.5	475.8	482.9	399.4	199.4	150.7	159.0	289.0	216.9	248.4	220.9	263.6	555.4	465.5
13 - Abruzzo	73.2	136.2	144.1	107.1	114.2	229.7	364.3	188.2	283.2	178.7	136.7	205.4	234.5	474.7	249.6	459.0	368.0	258.5
14 - Molise	9.3	7.8	11.3	6.9	4.3	10.2	10.7	7.4	12.7	9.1	5.1	9.6	3.3	48.2	24.2	36.4	36.5	30.7
15 - Campania	734.7	443.3	527.8	442.6	423.5	495.0	564.1	376.6	433.4	600.8	465.4	381.6	547.7	499.4	424.4	510.1	422.6	414.0
16 - Puglia	228.9	249.1	234.9	231.6	128.6	300.5	288.5	161.9	168.8	144.8	119.0	152.6	258.5	289.0	186.5	222.6	190.7	221.2
17 - Basilicata	56.4	22.6	54.3	76.3	82.2	133.3	84.4	64.7	100.1	224.6	131.8	128.3	88.5	268.4	371.6	300.3	249.9	231.8
18 - Calabria	9.8	8.2	16.3	15.9	16.4	22.7	24.6	16.3	43.3	31.4	31.8	35.6	0.3	0.2	0.2	4.9	10.0	9.5
19 - Sicilia	21.7	12.0	23.4	24.5	26.8	45.2	31.3	31.7	17.2	10.2	13.3	18.3	16.6	15.6	18.3	12.9	22.9	24.6
20 - Sardegna	0.7	1.4	3.2	2.2	2.0	3.9	1.9	2.9	1.5	2.4	1.5	2.5	1.0	1.1	2.2	1.8	3.3	2.6
21 - Prov. Aut. di Trento	36.0	23.1	23.1	21.6	19.3	43.6	41.9	36.2	51.5	51.5	41.3	56.0	87.4	80.5	62.7	46.3	55.4	33.0
22 - Prov. Aut. di Bolzano	28.4	23.2	25.9	37.8	37.0	37.9	33.3	29.8	18.2	17.0	13.6	32.8	54.6	92.8	74.5	524.7	96.1	67.6
<b>Centro-Nord</b>	<b>5585.0</b>	<b>5721.6</b>	<b>6117.9</b>	<b>5492.5</b>	<b>5435.1</b>	<b>6015.7</b>	<b>6189.8</b>	<b>5980.2</b>	<b>6890.4</b>	<b>5781.7</b>	<b>6109.6</b>	<b>6531.9</b>	<b>6802.9</b>	<b>7066.2</b>	<b>7345.5</b>	<b>8643.3</b>	<b>9917.8</b>	<b>8525.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1134.7</b>	<b>880.6</b>	<b>1015.3</b>	<b>907.1</b>	<b>798.0</b>	<b>1240.5</b>	<b>1369.8</b>	<b>849.7</b>	<b>1060.2</b>	<b>1202.0</b>	<b>904.6</b>	<b>933.9</b>	<b>1150.4</b>	<b>1596.6</b>	<b>1277.0</b>	<b>1548.0</b>	<b>1303.9</b>	<b>1192.9</b>
<b>Italia</b>	<b>6719.7</b>	<b>6602.2</b>	<b>7133.2</b>	<b>6399.6</b>	<b>6233.1</b>	<b>7256.2</b>	<b>7559.6</b>	<b>6829.9</b>	<b>7950.6</b>	<b>6983.7</b>	<b>7014.2</b>	<b>7465.8</b>	<b>7953.3</b>	<b>8662.8</b>	<b>8622.5</b>	<b>10191.3</b>	<b>11221.7</b>	<b>9718.3</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.5 INVESTIMENTI PER BRANCA DI ATTIVITÀ. COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	1346.9	1055.4	1506.1	1152.2	1202.5	1381.1	1180.6	1328.5	1557.1	1081.2	1214.2	1332.3	1041.3	1019.7	944.6	910.8	1334.4	1343.8
02 - Valle d'Aosta	24.6	19.2	16.8	13.6	11.0	22.6	12.8	13.1	15.5	17.6	19.9	23.4	10.5	8.1	15.1	15.7	21.9	21.8
03 - Lombardia	4527.1	4946.9	5917.6	5024.8	4852.8	5788.9	5686.1	5797.8	4807.3	4215.1	4030.7	4246.1	3647.6	3404.8	3172.9	3722.2	4869.3	4841.5
05 - Veneto	1764.2	1640.7	2057.6	1753.3	1797.8	1809.5	1726.1	1710.3	1607.4	1544.9	1651.2	1911.0	1915.0	2261.3	1864.9	1757.8	2411.5	2245.6
06 - Friuli-Venezia Giulia	445.7	475.2	489.4	449.2	430.5	488.8	439.2	581.2	459.6	410.7	330.0	384.4	304.0	317.1	246.0	272.4	305.5	272.4
07 - Liguria	447.9	464.0	424.1	413.3	432.2	366.8	450.6	571.6	750.5	406.1	542.9	481.4	370.6	353.9	343.3	415.1	532.0	487.9
08 - Emilia-Romagna	2187.4	2451.9	2521.2	2226.6	2878.3	2469.4	3037.2	2729.0	2119.7	1496.3	2244.1	1879.7	1300.6	1425.7	1376.8	1416.8	1592.4	1843.0
09 - Toscana	1175.4	1376.0	1107.3	1482.5	1420.0	1149.0	1103.6	1229.7	1023.7	887.3	1260.8	1025.7	1027.6	1042.4	820.9	1016.0	1118.8	1155.0
10 - Umbria	238.1	241.9	310.8	204.1	240.4	331.8	318.4	307.9	256.5	246.1	267.4	304.0	291.9	268.4	257.9	341.3	412.7	364.0
11 - Marche	389.6	405.6	506.8	413.7	455.7	342.0	498.0	468.9	428.6	313.2	414.4	405.8	320.6	283.1	288.0	275.5	341.3	326.4
12 - Lazio	2158.4	1400.9	1562.2	1439.8	1963.4	2084.5	1755.4	2030.9	1138.6	923.2	1319.8	1147.7	725.8	683.5	905.2	1052.1	1142.2	1283.3
13 - Abruzzo	247.1	229.5	265.3	265.9	255.7	259.6	230.9	194.0	302.4	194.7	209.0	196.0	249.9	226.8	210.8	245.7	343.1	355.6
14 - Molise	119.2	119.2	85.0	77.3	52.0	65.3	107.3	92.5	92.7	83.9	97.3	86.4	40.0	38.3	30.5	28.1	39.2	39.0
15 - Campania	1122.4	1352.5	1146.2	1124.8	1421.5	967.5	1101.8	1171.2	1163.8	942.3	1008.0	1079.5	1222.9	1086.7	924.7	932.5	1018.6	1181.4
16 - Puglia	541.7	629.1	758.4	756.5	525.4	447.8	698.1	576.7	710.6	568.6	671.2	1218.1	576.9	584.6	724.5	794.3	939.1	1013.7
17 - Basilicata	144.3	114.7	129.2	113.9	65.0	112.9	110.1	90.7	87.9	104.8	153.7	114.6	55.8	50.2	47.8	43.6	57.4	55.3
18 - Calabria	282.9	296.2	456.2	302.0	262.5	319.6	329.5	256.8	326.7	357.3	283.0	452.5	322.6	321.4	213.3	185.8	243.2	233.4
19 - Sicilia	910.5	861.0	675.4	593.2	541.5	814.5	998.5	843.5	924.4	1375.8	1074.0	1384.7	940.6	923.2	768.8	746.7	889.1	787.8
20 - Sardegna	1198.4	1099.0	1108.6	1368.7	1533.6	1154.1	1537.4	1843.9	1089.3	1559.8	1093.5	793.9	257.4	274.2	266.3	243.4	323.0	432.5
21 - Prov. Aut. di Trento	100.1	93.9	124.8	82.8	92.7	138.3	118.3	103.2	103.3	84.4	98.2	107.4	110.5	132.9	143.4	146.8	218.6	201.7
22 - Prov. Aut. di Bolzano	225.8	203.2	299.5	253.9	282.6	310.3	313.4	255.1	209.6	272.8	238.8	281.7	204.4	231.8	199.3	221.5	335.7	353.9
<b>Centro-Nord</b>	<b>15031.2</b>	<b>14774.8</b>	<b>16844.2</b>	<b>14909.8</b>	<b>16059.9</b>	<b>16683.0</b>	<b>16639.7</b>	<b>17127.2</b>	<b>14477.4</b>	<b>11898.9</b>	<b>13632.4</b>	<b>13530.6</b>	<b>11270.4</b>	<b>11432.7</b>	<b>10578.3</b>	<b>11564.0</b>	<b>14636.3</b>	<b>14740.3</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4566.5</b>	<b>4701.2</b>	<b>4624.3</b>	<b>4602.3</b>	<b>4657.2</b>	<b>4141.3</b>	<b>5113.6</b>	<b>5069.3</b>	<b>4697.8</b>	<b>5187.2</b>	<b>4589.7</b>	<b>5325.7</b>	<b>3666.1</b>	<b>3505.4</b>	<b>3186.7</b>	<b>3220.1</b>	<b>3852.7</b>	<b>4098.7</b>
<b>Italia</b>	<b>19597.7</b>	<b>19476.0</b>	<b>21468.5</b>	<b>19512.1</b>	<b>20717.1</b>	<b>20824.3</b>	<b>21753.3</b>	<b>22196.5</b>	<b>19175.2</b>	<b>17086.1</b>	<b>18222.1</b>	<b>18856.3</b>	<b>14936.5</b>	<b>14938.1</b>	<b>13765.0</b>	<b>14784.1</b>	<b>18489.0</b>	<b>18839.0</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.6 INVESTIMENTI PER BRANCA DI ATTIVITÀ. TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	1274.9	984.3	1345.6	1612.0	1859.0	1638.3	1844.5	1229.7	1674.3	1550.6	1709.0	1408.1	1684.0	1535.3	1099.9	1314.6	1428.7	1202.3
02 - Valle d'Aosta	158.9	217.0	171.7	261.3	248.4	256.6	369.8	359.5	129.0	94.3	111.7	96.5	132.5	119.1	98.9	116.0	92.9	117.4
03 - Lombardia	3737.7	4782.6	5687.0	3589.7	5677.9	5489.1	5624.4	5435.3	4531.8	5370.9	4503.6	3400.7	3376.2	3401.5	3241.2	3422.5	3356.0	3278.1
05 - Veneto	1510.9	1791.1	1839.0	1969.6	1902.2	1921.0	2001.1	2084.9	2543.4	2476.8	1962.5	2032.5	1386.8	1270.5	1222.1	1343.0	1409.2	1422.1
06 - Friuli-Venezia Giulia	762.7	882.5	818.3	676.2	950.3	953.7	1038.3	1046.2	978.8	793.4	881.9	848.6	592.5	490.2	532.2	391.2	394.0	376.8
07 - Liguria	2719.7	2578.3	2801.6	3585.9	1947.6	1936.7	2164.8	2359.1	1846.7	2567.0	1988.0	2328.0	1426.3	1272.9	1482.9	1191.0	1898.5	1584.0
08 - Emilia-Romagna	1565.8	1618.1	2193.1	1947.4	2308.5	2397.8	2537.5	2556.3	2080.6	1977.3	1520.1	1707.0	1358.7	1331.1	1311.6	1393.2	1505.3	1292.8
09 - Toscana	677.9	775.9	756.4	762.6	1081.2	957.5	1104.0	1064.9	1092.8	952.0	760.6	1397.3	996.9	837.8	943.3	1182.2	1043.3	995.6
10 - Umbria	357.0	317.8	320.8	346.5	389.4	313.2	349.7	381.3	663.5	549.8	613.5	468.7	316.3	340.7	216.3	253.0	238.6	225.7
11 - Marche	208.1	279.3	236.1	309.2	375.6	261.0	257.5	338.5	317.1	271.9	193.1	343.5	337.2	300.5	205.3	274.0	279.5	236.2
12 - Lazio	2046.0	2060.0	1835.3	2385.8	1629.0	2075.6	2111.8	1765.0	1555.7	1656.9	1498.7	1692.2	2502.4	1919.6	1875.4	2405.7	1997.7	2267.8
13 - Abruzzo	370.8	413.9	444.1	500.8	488.2	410.8	522.7	473.2	369.1	365.2	592.1	444.8	456.9	388.6	333.0	404.2	422.2	376.6
14 - Molise	207.2	218.9	165.2	128.8	273.9	285.3	235.7	275.4	311.2	189.2	203.5	269.3	163.6	132.2	104.9	141.0	193.2	147.0
15 - Campania	1118.8	1200.8	1513.3	1509.2	1412.5	1931.1	2063.0	1925.6	1580.2	1527.8	1928.2	1813.4	1388.5	1111.9	1271.3	1584.7	1877.8	1535.8
16 - Puglia	641.1	792.4	849.9	525.7	878.0	791.8	736.7	699.2	1188.4	1079.5	950.1	815.3	626.7	645.0	723.5	1053.9	1064.9	785.1
17 - Basilicata	126.4	131.1	163.3	157.6	189.4	201.8	209.9	220.4	181.4	118.3	108.9	110.5	101.0	100.6	137.0	125.2	155.8	158.0
18 - Calabria	426.9	616.8	650.7	447.8	671.2	791.7	913.3	1243.8	1394.2	1448.9	1819.1	2247.8	1882.2	1607.4	1155.0	1225.8	1224.3	733.8
19 - Sicilia	1325.8	1700.4	1390.1	1403.5	1606.8	1990.1	1929.7	1640.8	1167.9	1051.8	1567.7	1613.0	1234.1	1308.7	1421.7	1516.1	1301.1	1398.0
20 - Sardegna	943.4	1009.8	1025.2	1027.6	1213.3	1213.4	1445.9	1370.5	1123.2	819.4	775.3	718.4	545.9	416.8	528.7	779.7	810.0	561.9
21 - Prov. Aut. di Trento	52.8	52.9	68.6	54.4	70.9	70.0	72.6	61.2	93.0	109.7	104.6	84.2	99.0	101.4	90.3	105.3	119.8	151.7
22 - Prov. Aut. di Bolzano	196.9	207.3	218.8	188.0	243.5	247.8	322.0	247.3	185.9	132.5	119.8	149.4	135.7	156.1	133.7	154.5	174.9	186.0
<b>Centro-Nord</b>	<b>15269.3</b>	<b>16547.1</b>	<b>18292.3</b>	<b>17688.6</b>	<b>18683.5</b>	<b>18518.3</b>	<b>19798.0</b>	<b>18929.2</b>	<b>17692.6</b>	<b>18503.1</b>	<b>15967.1</b>	<b>15956.7</b>	<b>14344.5</b>	<b>13076.7</b>	<b>12453.1</b>	<b>13546.2</b>	<b>13938.4</b>	<b>13336.5</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>5160.4</b>	<b>6084.1</b>	<b>6201.8</b>	<b>5701.0</b>	<b>6733.3</b>	<b>7616.0</b>	<b>8056.9</b>	<b>7848.9</b>	<b>7315.6</b>	<b>6600.1</b>	<b>7944.9</b>	<b>8032.5</b>	<b>6398.9</b>	<b>5711.2</b>	<b>5675.1</b>	<b>6830.6</b>	<b>7049.3</b>	<b>5696.2</b>
<b>Italia</b>	<b>20429.7</b>	<b>22631.2</b>	<b>24494.1</b>	<b>23389.6</b>	<b>25416.8</b>	<b>26134.3</b>	<b>27854.9</b>	<b>26778.1</b>	<b>25008.2</b>	<b>25103.2</b>	<b>23912.0</b>	<b>23989.2</b>	<b>20743.4</b>	<b>18787.9</b>	<b>18128.2</b>	<b>20376.8</b>	<b>20987.7</b>	<b>19032.7</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.7 SPESA PER CONSUMI. TRASPORTI. MILIONI DI € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	13902.7	13729.8	13834.0	14225.3	13640.8	13480.0	13344.5	13673.1	12512.4	12430.8	12315.1	11821.3	10801.5	10254.2	10083.5	10452.6	10811.7	11010.2
02 - Valle d'Aosta	387.2	402.6	406.4	413.5	447.0	446.4	458.4	446.0	404.5	427.1	391.9	401.6	366.5	349.3	354.4	360.2	366.9	369.3
03 - Lombardia	27386.4	27208.2	27558.9	27973.1	27514.9	27532.6	28651.4	29162.9	27691.9	27664.5	27539.6	26653.8	24793.4	23524.4	23441.7	24395.6	25520.7	25785.8
05 - Veneto	14348.1	14007.7	14094.2	14222.6	14230.2	13982.7	13702.8	14045.0	13189.7	13127.8	12543.3	12308.0	11421.5	11043.1	11176.0	11744.7	12176.0	12243.8
06 - Friuli-Venezia Giulia	3744.1	3651.6	3626.2	3687.0	3694.9	3635.5	3544.2	3586.3	3440.7	3379.9	3217.7	3056.5	2783.1	2716.5	2768.5	2888.9	2956.1	2979.9
07 - Liguria	4592.8	4573.2	4605.9	4636.5	4610.9	4575.5	4462.1	4282.8	4233.1	4270.8	4018.7	3795.9	3416.3	3192.7	3203.5	3307.4	3415.6	3504.9
08 - Emilia-Romagna	13694.5	13409.5	13434.2	13585.4	13625.9	13678.7	13613.5	13062.0	12647.5	12948.4	12650.1	12112.8	11209.5	10899.2	11146.5	11720.7	12232.3	12336.4
09 - Toscana	10291.0	10364.1	10413.2	10559.9	10582.8	10513.2	10431.2	10518.0	9821.7	9920.3	10035.5	9682.3	8838.6	8457.4	8652.0	9072.8	9443.3	9574.9
10 - Umbria	2421.7	2439.9	2454.2	2470.5	2499.1	2414.5	2410.6	2407.7	2336.2	2305.3	2069.1	1894.7	1722.1	1665.6	1697.0	1779.8	1843.7	1918.7
11 - Marche	4641.7	4602.3	4612.7	4629.1	4624.5	4511.9	4441.7	4450.5	4060.9	4147.0	4007.2	3760.6	3374.0	3219.4	3203.2	3292.5	3399.8	3527.7
12 - Lazio	15190.9	15520.0	15626.7	15715.4	15495.2	15471.9	15185.7	14812.2	14206.3	14027.0	13169.7	12615.8	11669.3	11139.7	11256.5	11592.1	11969.7	12252.2
13 - Abruzzo	3767.9	3745.3	3741.3	3757.4	3702.3	3626.0	3536.6	3551.4	3412.4	3451.4	3348.5	3066.3	2688.5	2521.4	2594.7	2710.1	2814.0	2904.4
14 - Molise	622.9	628.0	626.4	630.7	631.3	639.2	627.3	634.9	606.3	600.6	590.8	551.5	483.8	445.2	464.0	482.5	499.9	517.8
15 - Campania	10791.4	10918.7	11016.4	11178.0	11121.3	11157.8	10984.1	11241.0	10724.8	10149.1	9468.3	9002.0	7986.0	7846.8	7955.9	8096.4	8308.7	8483.7
16 - Puglia	8269.7	8356.4	8420.3	8506.2	8451.3	8324.4	8134.5	7925.4	7527.3	7483.5	6986.7	6401.6	5761.3	5483.5	5495.7	5765.9	5977.8	6022.5
17 - Basilicata	1401.0	1408.6	1405.9	1418.1	1371.1	1330.9	1322.0	1263.5	1185.2	1139.6	1104.5	1025.9	905.5	858.6	900.0	968.1	1006.4	1022.4
18 - Calabria	4538.5	4682.7	4705.6	4804.0	4808.5	4770.9	4620.6	4371.8	4107.5	3892.1	3737.9	3600.4	3297.0	3074.4	3095.5	3225.8	3332.1	3378.2
19 - Sicilia	11133.8	11189.4	11179.6	11191.7	11120.3	10945.4	10572.6	10833.6	10175.1	9719.0	9080.9	8706.1	8016.5	7448.8	7417.4	7634.7	7819.8	7957.6
20 - Sardegna	4100.1	4140.6	4137.3	4154.2	4109.9	4023.4	3886.3	3832.6	3599.9	3548.4	3430.8	3280.5	2983.8	2768.1	2814.9	2909.3	2995.7	2983.8
21 - Prov. Aut. di Trento	1512.8	1446.6	1438.6	1454.6	1460.6	1462.1	1435.4	1406.8	1342.3	1376.8	1366.5	1315.5	1255.2	1183.1	1235.2	1287.0	1337.3	1366.6
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1379.9	1325.6	1346.5	1359.1	1376.8	1390.0	1356.4	1291.9	1195.9	1140.4	1070.7	1049.4	983.5	956.0	1005.0	1040.7	1085.8	1085.2
<b>Centro-Nord</b>	<b>113493.8</b>	<b>112681.1</b>	<b>113451.7</b>	<b>114932.0</b>	<b>113803.6</b>	<b>113095.0</b>	<b>113037.9</b>	<b>113145.2</b>	<b>107083.1</b>	<b>107166.1</b>	<b>104395.1</b>	<b>100468.2</b>	<b>92634.5</b>	<b>88600.6</b>	<b>89223.0</b>	<b>92935.0</b>	<b>96558.9</b>	<b>97955.6</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>44625.3</b>	<b>45069.7</b>	<b>45232.8</b>	<b>45640.3</b>	<b>45316.0</b>	<b>44818.0</b>	<b>43684.0</b>	<b>43654.2</b>	<b>41338.5</b>	<b>39983.7</b>	<b>37748.4</b>	<b>35634.3</b>	<b>32122.4</b>	<b>30446.8</b>	<b>30738.1</b>	<b>31792.8</b>	<b>32754.4</b>	<b>33270.4</b>
<b>Italia</b>	<b>158119.1</b>	<b>157750.8</b>	<b>158684.5</b>	<b>160572.3</b>	<b>159119.6</b>	<b>157913.0</b>	<b>156721.9</b>	<b>156799.4</b>	<b>148421.6</b>	<b>147149.8</b>	<b>142143.5</b>	<b>136102.5</b>	<b>124756.9</b>	<b>119047.4</b>	<b>119961.1</b>	<b>124727.8</b>	<b>129313.3</b>	<b>131226.0</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.8 VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	1047.6	958.5	1058.5	972.3	1033.5	987.0	1139.2	1291.0	1309.1	918.9	1079.3	1132.0	794.1	836.2	860.9	954.7	1127.0	1342.8
02 - Valle d'Aosta	376.2	150.0	223.5	185.1	143.9	350.3	181.5	242.4	166.3	129.2	137.7	109.2	94.8	95.9	112.1	264.5	297.4	341.5
03 - Lombardia	483.3	447.1	435.4	417.2	455.8	422.9	426.8	394.6	357.5	255.8	278.1	263.1	300.0	285.2	310.8	326.0	332.5	333.9
05 - Veneto	316.2	277.3	252.9	227.6	258.2	247.9	263.9	276.0	241.3	186.4	163.3	185.0	165.6	178.4	182.8	178.0	193.8	202.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	421.1	440.6	422.3	380.0	396.8	418.5	522.2	529.1	435.5	355.4	316.3	323.7	228.6	267.3	268.2	234.9	355.6	389.7
07 - Liguria	348.4	337.4	297.1	283.0	332.2	314.4	408.0	536.2	562.7	391.8	337.6	368.4	350.7	300.1	374.9	319.0	510.2	503.4
08 - Emilia-Romagna	497.9	493.9	481.8	492.6	513.7	491.1	546.3	617.0	641.6	414.8	431.7	506.2	443.1	519.6	576.9	603.4	778.3	823.1
09 - Toscana	379.6	368.2	334.9	302.1	337.2	335.3	388.9	380.4	382.7	257.8	229.9	211.6	208.1	182.9	214.4	213.4	309.3	326.7
10 - Umbria	125.8	165.8	157.3	138.6	143.1	138.6	159.7	175.5	191.1	100.6	96.7	109.7	103.4	106.5	111.5	135.8	131.0	156.3
11 - Marche	195.9	186.6	192.6	188.8	193.7	212.8	232.1	271.8	328.4	238.3	179.2	173.1	133.7	143.2	146.4	149.0	214.2	218.6
12 - Lazio	472.2	437.1	380.6	342.0	292.0	279.6	308.6	293.3	251.8	178.1	184.5	171.5	104.3	99.4	105.8	96.8	180.5	224.5
13 - Abruzzo	747.2	745.5	755.0	663.6	704.0	682.7	755.8	823.1	771.8	492.0	545.5	634.3	559.7	556.0	632.7	674.6	840.2	825.1
14 - Molise	1033.2	1027.7	1049.0	927.3	1159.1	985.3	1036.5	1126.2	927.6	814.6	916.9	813.0	789.8	202.4	182.2	260.6	537.3	595.5
15 - Campania	348.1	292.5	296.1	263.9	242.3	238.6	297.5	309.6	345.0	218.0	194.0	196.0	170.6	193.8	232.6	212.1	262.0	285.9
16 - Puglia	219.8	213.9	188.2	166.4	169.5	169.6	208.7	227.9	205.2	128.9	126.5	125.7	197.6	213.6	243.0	223.4	248.2	245.4
17 - Basilicata	1580.4	1561.9	1311.6	1136.9	1122.1	1057.6	1185.4	1289.0	850.6	832.2	805.3	803.3	662.9	661.7	565.0	1636.6	1910.1	1661.0
18 - Calabria	37.0	51.2	44.2	43.5	46.4	43.7	43.6	36.4	36.0	10.2	8.9	-11.9	2.3	-4.7	8.9	13.2	21.6	17.1
19 - Sicilia	76.4	65.9	60.5	50.2	57.8	54.4	65.1	75.0	50.6	44.2	35.1	28.8	10.4	10.1	18.7	16.3	31.4	25.2
20 - Sardegna	5.6	6.6	6.3	6.0	6.2	5.3	5.8	4.1	3.9	3.3	2.6	2.1	6.3	5.0	7.2	5.9	7.6	4.7
21 - Prov. Aut. di Trento	433.7	599.9	470.9	358.2	392.9	347.4	312.7	330.3	305.9	169.6	200.9	200.4	213.7	215.7	210.9	216.1	206.2	265.3
22 - Prov. Aut. di Bolzano	361.2	506.7	448.3	372.0	385.4	338.8	326.4	293.0	259.3	148.0	157.4	159.6	545.4	479.6	492.2	531.5	633.8	606.5
<b>Centro-Nord</b>	<b>488.2</b>	<b>461.4</b>	<b>450.0</b>	<b>419.7</b>	<b>442.1</b>	<b>422.7</b>	<b>465.4</b>	<b>488.4</b>	<b>473.6</b>	<b>330.7</b>	<b>346.1</b>	<b>356.8</b>	<b>307.9</b>	<b>314.2</b>	<b>337.2</b>	<b>350.7</b>	<b>429.0</b>	<b>469.3</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>270.4</b>	<b>252.1</b>	<b>239.8</b>	<b>211.5</b>	<b>214.0</b>	<b>206.0</b>	<b>241.7</b>	<b>259.0</b>	<b>239.9</b>	<b>165.3</b>	<b>159.8</b>	<b>160.7</b>	<b>155.9</b>	<b>155.4</b>	<b>177.4</b>	<b>200.9</b>	<b>246.4</b>	<b>243.4</b>
<b>Italia</b>	<b>409.5</b>	<b>386.0</b>	<b>374.5</b>	<b>345.2</b>	<b>360.9</b>	<b>345.9</b>	<b>386.4</b>	<b>407.7</b>	<b>391.8</b>	<b>273.0</b>	<b>281.3</b>	<b>288.7</b>	<b>255.3</b>	<b>259.5</b>	<b>282.2</b>	<b>299.2</b>	<b>366.4</b>	<b>391.9</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.9 VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	2725.7	2723.4	2748.8	2796.5	2985.1	3109.2	3052.5	3057.0	2912.6	2644.5	2683.3	2816.0	2601.2	2613.4	2637.2	2723.1	2827.4	2986.4
02 - Valle d'Aosta	2891.7	2645.4	2467.9	2163.6	2211.8	2330.9	2355.0	2331.7	2247.8	2059.1	2262.0	2388.8	2245.9	2200.3	2143.3	2171.4	2287.2	2303.6
03 - Lombardia	3455.1	3454.9	3429.1	3387.4	3309.5	3408.8	3338.6	3452.7	3721.2	3387.1	3741.0	3780.2	3691.9	3706.0	3868.1	4060.7	4187.2	4347.8
05 - Veneto	3036.1	3111.8	2942.2	2978.2	3172.3	3207.4	3214.5	3206.4	2997.9	2848.1	2990.5	3164.7	3163.6	3140.4	3297.2	3363.4	3538.8	3601.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	2448.9	2493.8	2447.1	2393.8	2437.0	2560.6	2574.7	2723.0	2571.6	2363.5	2388.6	2384.2	2302.4	2353.0	2388.3	2583.5	2488.1	2502.7
07 - Liguria	2838.6	3019.6	2852.3	2807.5	2876.5	2930.8	2948.5	3066.6	3160.5	2648.4	2519.6	2718.9	2674.1	2584.8	2614.8	2698.1	2799.3	2903.7
08 - Emilia-Romagna	3192.0	3224.7	3114.8	2999.9	3067.6	3141.6	3167.2	3288.8	3252.1	3010.8	3031.6	3196.6	3149.5	3092.2	3263.1	3379.9	3460.8	3493.2
09 - Toscana	2618.3	2696.8	2777.7	2790.4	2835.5	2886.2	2848.5	2920.3	2768.8	2763.9	2828.9	2898.1	2851.1	2874.0	2948.7	3073.3	3165.5	3167.3
10 - Umbria	2270.3	2295.7	2270.3	2221.7	2283.6	2357.3	2385.9	2415.7	2605.6	2199.0	2355.6	2570.2	2471.7	2441.0	2343.3	2620.5	2635.5	2686.6
11 - Marche	2349.1	2423.9	2511.8	2435.1	2343.5	2389.7	2415.2	2599.5	2367.8	2431.6	2361.4	2558.2	2508.5	2514.8	2585.1	2633.0	2697.1	2748.1
12 - Lazio	3204.5	3270.7	3222.0	3258.2	3500.8	3511.0	3551.7	3564.4	3037.3	2688.8	2668.7	2783.4	2580.9	2644.6	2629.3	2829.3	2961.9	3020.0
13 - Abruzzo	2013.6	2066.6	2047.3	2005.6	1970.5	2055.1	1996.8	1974.6	2162.3	1916.4	2033.8	2114.5	2043.1	2084.3	2135.9	2228.7	2224.4	2211.1
14 - Molise	1765.3	1795.5	1659.3	1602.2	1623.1	1577.9	1693.4	1723.6	1677.0	1589.1	1533.9	1582.5	1590.3	1600.6	1562.1	1643.7	1646.2	1682.1
15 - Campania	1879.6	1897.4	1835.9	1834.8	1815.3	1786.7	1812.3	1790.1	1929.4	1791.3	1827.9	1831.7	1970.4	1930.2	1988.3	2102.1	2173.7	2191.2
16 - Puglia	2021.3	2072.3	1938.3	1866.5	1798.4	1830.9	1931.4	2017.2	1831.2	1696.6	1777.0	1874.2	1966.4	1948.0	2017.8	2101.2	2113.7	2144.5
17 - Basilicata	1194.9	1142.1	1186.3	1214.2	1197.7	1196.6	1354.8	1426.7	1640.0	1463.2	1413.8	1540.1	1600.0	1580.6	1619.7	1784.8	1676.7	1795.1
18 - Calabria	1537.4	1588.6	1526.5	1504.3	1544.1	1505.5	1583.9	1556.1	1709.0	1535.1	1637.4	1667.3	1680.4	1671.0	1671.9	1794.3	1825.9	1809.6
19 - Sicilia	1763.4	1877.1	1782.3	1727.5	1746.8	1747.2	1779.1	1738.1	1780.6	1644.3	1736.0	1714.3	1764.9	1733.4	1762.7	1832.2	1852.2	1881.4
20 - Sardegna	1925.6	2065.0	1817.4	1901.3	1898.6	1910.0	1983.7	1999.3	1933.4	1824.6	1855.9	1922.2	1919.5	1906.0	1958.9	2016.2	2065.7	2050.4
21 - Prov. Aut. di Trento	3214.0	3116.7	3070.3	2891.7	2972.1	2976.5	3033.0	3266.1	3068.6	2647.4	2952.8	2943.7	2816.8	2797.6	2792.3	2964.3	3093.2	3075.3
22 - Prov. Aut. di Bolzano	3826.4	3865.6	3716.1	3612.2	3907.4	3946.4	3918.4	3872.7	3798.8	3444.4	3935.9	4120.3	4063.7	4105.3	4072.1	4422.7	4574.6	4570.2
<b>Centro-Nord</b>	<b>3043.4</b>	<b>3084.7</b>	<b>3040.6</b>	<b>3021.4</b>	<b>3101.2</b>	<b>3170.1</b>	<b>3155.7</b>	<b>3226.0</b>	<b>3147.8</b>	<b>2894.1</b>	<b>3017.9</b>	<b>3129.7</b>	<b>3033.4</b>	<b>3037.9</b>	<b>3127.0</b>	<b>3272.5</b>	<b>3383.6</b>	<b>3469.9</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1835.7</b>	<b>1896.6</b>	<b>1802.7</b>	<b>1777.2</b>	<b>1764.6</b>	<b>1765.2</b>	<b>1816.1</b>	<b>1816.8</b>	<b>1856.1</b>	<b>1711.0</b>	<b>1776.9</b>	<b>1809.4</b>	<b>1876.9</b>	<b>1854.6</b>	<b>1899.7</b>	<b>1992.7</b>	<b>2023.9</b>	<b>2042.3</b>
<b>Italia</b>	<b>2607.1</b>	<b>2656.6</b>	<b>2595.9</b>	<b>2576.2</b>	<b>2625.2</b>	<b>2672.0</b>	<b>2682.5</b>	<b>2730.3</b>	<b>2695.6</b>	<b>2481.5</b>	<b>2586.1</b>	<b>2671.4</b>	<b>2633.3</b>	<b>2629.9</b>	<b>2704.7</b>	<b>2832.6</b>	<b>2916.8</b>	<b>2980.8</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.10 VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	1254.7	1371.5	1278.0	1385.4	1458.8	1460.2	1432.9	1410.5	1403.0	1309.3	1393.2	1367.0	1351.9	1312.2	1297.6	1243.6	1227.4	1276.1
02 - Valle d'Aosta	1428.2	1591.8	1538.8	1428.9	1614.1	1709.5	1778.3	1779.9	2763.3	2218.3	2457.9	2574.2	2530.9	2313.3	2306.1	2308.3	2482.3	2565.2
03 - Lombardia	1911.5	2033.1	2192.8	2298.8	2122.5	2093.2	2143.8	2082.3	1927.5	1847.2	1843.4	1825.8	1752.4	1662.5	1662.8	1620.1	1645.3	1723.9
05 - Veneto	1648.2	1649.7	1601.2	1774.8	1758.8	1833.4	1809.2	1765.8	1666.2	1564.4	1627.8	1572.6	1551.8	1516.2	1460.7	1458.9	1468.3	1543.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	1425.7	1460.0	1435.6	1399.9	1401.8	1440.9	1451.9	1478.0	1548.3	1248.7	1454.5	1400.4	1434.1	1441.1	1407.9	1339.9	1343.9	1563.7
07 - Liguria	3636.9	3680.0	3681.5	3874.6	4076.1	4336.1	4171.8	4450.4	4570.2	4074.4	3863.8	3767.8	3377.9	3152.0	3287.0	3229.0	3252.8	3292.6
08 - Emilia-Romagna	1970.4	1998.4	1871.9	1921.3	1889.7	2007.5	2033.6	2070.5	1936.5	1801.4	1847.7	1832.3	1767.2	1644.2	1655.1	1631.7	1631.8	1710.4
09 - Toscana	1386.0	1423.8	1456.0	1504.1	1384.8	1473.8	1546.2	1533.7	1546.7	1516.6	1532.1	1551.1	1515.8	1404.0	1424.8	1369.0	1373.1	1417.6
10 - Umbria	1505.8	1500.6	1348.3	1295.9	1298.7	1317.0	1305.6	1322.4	1301.3	1251.0	1308.7	1285.8	1203.9	1184.7	1146.8	1149.8	1150.0	1184.1
11 - Marche	1229.3	1265.6	1368.7	1415.1	1490.0	1465.5	1425.5	1464.6	1333.4	1352.1	1231.0	1162.6	1043.4	1087.1	1143.6	1117.3	1080.7	1135.8
12 - Lazio	2252.5	2387.9	2549.1	2093.8	2275.1	2316.7	2327.9	2494.8	2269.4	2171.3	2063.4	2065.1	1887.2	1818.4	1690.8	1621.9	1772.6	1903.0
13 - Abruzzo	1187.4	1320.8	1259.1	1223.4	1093.9	1218.9	1219.4	1156.4	1090.9	1089.0	1143.1	1073.7	1058.0	987.6	957.2	968.5	994.5	1048.8
14 - Molise	884.2	895.6	949.1	947.2	1024.4	1079.0	1079.2	1144.2	1003.5	1042.3	992.4	991.1	982.2	926.3	827.1	894.1	900.4	933.8
15 - Campania	1003.1	1055.7	1181.7	1091.0	1129.6	1176.6	1167.3	1154.9	1171.3	1091.2	1164.7	1112.3	1020.9	1051.8	1045.2	1069.7	1104.4	1159.3
16 - Puglia	747.4	758.3	737.8	720.2	748.6	746.0	786.5	781.1	820.1	832.6	856.3	832.5	840.5	778.6	769.4	763.8	805.4	835.4
17 - Basilicata	786.8	716.0	736.5	689.3	797.6	849.6	886.3	930.4	927.7	914.1	884.8	871.4	845.3	819.3	849.2	825.6	843.4	855.6
18 - Calabria	1162.6	1257.0	1117.6	1043.8	1103.3	1179.7	1182.3	1192.8	1194.6	1271.3	1254.9	1191.4	1164.2	1153.4	1166.2	1167.3	1156.8	1204.2
19 - Sicilia	936.7	960.0	808.9	835.7	805.5	860.2	863.0	867.4	886.5	855.1	892.2	893.8	847.2	864.6	803.5	825.7	930.6	989.4
20 - Sardegna	950.0	984.1	822.2	811.7	845.8	934.9	948.9	948.9	982.0	1077.1	1004.5	1038.2	981.9	973.0	917.6	904.6	925.6	931.2
21 - Prov. Aut. di Trento	1439.5	1624.1	1671.0	1728.6	1722.1	1620.4	1663.0	1586.4	1669.8	1598.7	1625.2	1579.7	1552.3	1545.5	1503.2	1424.1	1622.8	1718.7
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1334.1	1370.8	1348.0	1407.8	1396.8	1398.6	1448.1	1442.4	1511.6	1641.0	1681.0	1705.0	1627.9	1579.2	1566.0	1463.9	1437.6	1494.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>1814.4</b>	<b>1891.2</b>	<b>1925.5</b>	<b>1940.3</b>	<b>1925.4</b>	<b>1965.6</b>	<b>1976.3</b>	<b>1992.2</b>	<b>1901.1</b>	<b>1794.5</b>	<b>1798.5</b>	<b>1775.9</b>	<b>1694.8</b>	<b>1620.7</b>	<b>1601.8</b>	<b>1559.0</b>	<b>1589.8</b>	<b>1670.0</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>951.5</b>	<b>992.2</b>	<b>957.7</b>	<b>924.0</b>	<b>937.9</b>	<b>988.4</b>	<b>996.8</b>	<b>992.6</b>	<b>1005.9</b>	<b>993.3</b>	<b>1021.9</b>	<b>994.8</b>	<b>950.6</b>	<b>943.7</b>	<b>919.4</b>	<b>930.7</b>	<b>977.1</b>	<b>1022.0</b>
<b>Italia</b>	<b>1502.6</b>	<b>1567.3</b>	<b>1577.8</b>	<b>1576.6</b>	<b>1573.8</b>	<b>1619.1</b>	<b>1630.3</b>	<b>1640.5</b>	<b>1587.7</b>	<b>1515.1</b>	<b>1528.3</b>	<b>1504.8</b>	<b>1437.4</b>	<b>1387.3</b>	<b>1367.0</b>	<b>1343.0</b>	<b>1379.5</b>	<b>1448.0</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.11 INVESTIMENTI PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. FABBRICAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	851.2	851.7	811.0	801.8	643.7	719.9	768.6	783.1	844.0	687.6	772.2	729.7	749.4	710.1	697.2	761.1	923.1	788.4
02 - Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	571.2	199.8	120.2
03 - Lombardia	62.2	55.1	69.3	39.2	64.3	75.2	73.5	55.4	70.7	58.8	69.1	106.0	102.4	105.3	104.8	108.4	116.7	101.0
05 - Veneto	22.7	18.6	17.9	14.9	22.4	30.6	23.2	18.8	33.0	18.4	24.0	44.6	48.7	56.4	58.3	53.7	51.4	50.2
06 - Friuli-Venezia Giulia	52.4	49.3	76.8	56.8	46.8	87.4	97.6	95.0	90.9	150.9	113.0	100.7	114.5	129.0	134.2	127.2	173.4	141.9
07 - Liguria	22.9	24.2	40.8	33.5	29.2	26.7	47.1	48.7	87.3	50.2	56.4	109.8	98.6	120.7	129.1	119.3	172.9	139.8
08 - Emilia-Romagna	192.5	203.3	267.2	243.4	303.5	278.7	259.8	269.5	378.2	310.1	274.1	219.1	256.2	309.2	391.8	482.3	556.5	512.6
09 - Toscana	27.3	26.6	34.4	42.7	33.4	44.7	46.9	32.3	34.0	60.7	61.4	83.1	103.1	100.0	103.5	118.6	174.3	124.8
10 - Umbria	42.3	28.0	29.6	20.9	23.2	21.6	31.8	20.6	29.1	17.0	25.1	46.3	32.9	45.2	35.4	47.7	53.8	41.0
11 - Marche	14.7	28.5	25.5	23.6	21.8	27.0	31.3	25.5	47.4	24.2	19.8	43.5	23.2	22.1	20.7	32.2	30.0	34.3
12 - Lazio	49.7	85.8	102.6	56.6	78.3	90.4	91.1	74.5	36.7	27.5	28.7	51.7	38.1	42.7	37.6	44.8	94.2	78.9
13 - Abruzzo	58.0	107.9	113.9	84.1	89.0	178.0	281.2	144.2	215.0	134.9	102.9	154.4	175.9	355.8	187.3	345.4	277.9	196.0
14 - Molise	28.9	24.3	35.3	21.5	13.4	32.0	33.6	23.3	40.0	28.7	16.2	30.5	10.5	153.2	77.1	116.4	117.3	99.2
15 - Campania	128.6	77.7	92.5	77.4	73.7	85.9	97.8	65.2	74.8	103.6	80.0	65.5	93.7	85.2	72.4	87.1	72.3	71.0
16 - Puglia	56.8	61.9	58.4	57.5	31.8	74.2	71.1	39.8	41.4	35.4	29.1	37.2	63.1	70.6	45.6	54.5	46.8	54.5
17 - Basilicata	93.9	37.8	91.1	128.3	138.4	225.3	143.5	110.4	171.1	384.9	226.7	221.2	152.8	463.8	643.5	522.1	436.9	407.6
18 - Calabria	4.8	4.1	8.1	7.9	8.2	11.4	12.4	8.2	21.9	15.9	16.1	18.1	0.2	0.1	0.1	2.5	5.1	4.8
19 - Sicilia	4.4	2.4	4.7	4.9	5.4	9.1	6.3	6.3	3.4	2.0	2.6	3.6	3.3	3.1	3.6	2.5	4.5	4.9
20 - Sardegna	0.4	0.9	2.0	1.3	1.2	2.4	1.2	1.8	0.9	1.5	0.9	1.5	0.6	0.7	1.3	1.1	2.0	1.6
21 - Prov. Aut. di Trento	76.2	48.6	48.2	44.5	39.3	87.7	83.4	71.3	100.1	99.1	78.9	106.2	164.5	150.6	116.8	86.1	102.9	61.2
22 - Prov. Aut. di Bolzano	61.8	50.2	55.7	80.6	78.2	79.3	68.9	61.0	36.8	34.1	27.1	64.8	107.0	180.6	144.1	1009.6	183.9	128.5
<b>Centro-Nord</b>	<b>153.6</b>	<b>157.0</b>	<b>167.2</b>	<b>149.0</b>	<b>145.9</b>	<b>160.2</b>	<b>163.8</b>	<b>156.9</b>	<b>179.0</b>	<b>149.0</b>	<b>156.6</b>	<b>166.6</b>	<b>172.4</b>	<b>177.8</b>	<b>184.2</b>	<b>216.9</b>	<b>249.1</b>	<b>214.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>55.2</b>	<b>42.9</b>	<b>49.5</b>	<b>44.2</b>	<b>38.7</b>	<b>60.1</b>	<b>66.4</b>	<b>41.1</b>	<b>51.1</b>	<b>57.8</b>	<b>43.5</b>	<b>44.8</b>	<b>55.1</b>	<b>76.4</b>	<b>61.1</b>	<b>74.2</b>	<b>62.7</b>	<b>57.5</b>
<b>Italia</b>	<b>118.0</b>	<b>115.9</b>	<b>124.9</b>	<b>111.5</b>	<b>107.8</b>	<b>124.7</b>	<b>129.4</b>	<b>116.2</b>	<b>134.2</b>	<b>117.2</b>	<b>117.2</b>	<b>124.3</b>	<b>131.8</b>	<b>142.8</b>	<b>141.8</b>	<b>167.8</b>	<b>185.1</b>	<b>160.5</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.12 INVESTIMENTI PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	319.0	250.3	357.0	271.4	281.2	321.7	274.2	306.4	355.7	245.9	275.5	301.8	235.3	229.9	213.2	206.3	303.4	306.5
02 - Valle d'Aosta	206.5	160.9	140.1	112.4	89.9	182.8	102.8	104.5	122.7	138.7	156.6	183.8	82.2	63.1	117.6	122.8	172.3	172.3
03 - Lombardia	503.7	548.5	653.2	550.4	525.2	619.8	604.4	611.5	502.5	437.2	415.1	434.0	370.0	342.7	317.7	372.0	486.3	482.8
05 - Veneto	392.3	363.1	452.5	381.5	386.4	385.3	365.0	358.3	333.1	317.9	338.7	390.9	390.4	459.6	378.5	357.2	491.0	457.7
06 - Friuli-Venezia Giulia	377.8	401.9	412.6	376.8	359.4	406.8	364.4	479.5	376.6	335.4	269.5	314.0	248.1	258.2	200.3	222.5	250.5	223.9
07 - Liguria	282.9	294.7	270.3	263.1	274.0	231.9	284.7	360.8	472.4	255.0	340.8	302.3	232.7	222.2	216.2	263.2	339.2	312.5
08 - Emilia-Romagna	552.9	615.3	627.3	548.7	701.0	595.4	726.5	646.2	495.4	345.9	515.0	428.7	295.0	321.5	309.5	318.4	358.0	414.1
09 - Toscana	336.5	393.4	315.8	420.1	398.8	320.4	306.2	338.5	279.0	240.0	339.2	274.8	274.6	278.1	218.8	271.0	298.9	308.8
10 - Umbria	289.5	293.1	375.1	244.0	284.2	389.1	371.4	356.0	293.1	278.9	301.4	341.4	326.8	299.6	287.9	382.2	463.7	410.5
11 - Marche	266.7	278.0	347.3	280.8	306.3	228.3	330.7	308.9	279.3	202.7	267.6	261.7	206.4	182.2	185.6	178.1	221.5	212.7
12 - Lazio	421.8	273.7	304.5	278.8	376.5	396.1	331.1	379.0	209.7	168.2	238.3	205.2	127.6	117.6	153.9	178.6	193.8	217.6
13 - Abruzzo	195.9	181.9	209.7	208.8	199.3	201.2	178.3	148.7	229.5	147.0	157.4	147.3	187.4	170.0	158.2	184.9	259.1	269.7
14 - Molise	370.1	371.6	265.5	241.3	162.5	204.6	337.4	291.2	291.9	265.0	308.5	274.7	127.2	121.7	97.1	89.9	126.0	126.0
15 - Campania	196.5	237.1	201.0	196.7	247.3	167.9	191.0	202.7	201.0	162.4	173.3	185.2	209.3	185.4	157.6	159.2	174.3	202.5
16 - Puglia	134.4	156.4	188.5	187.7	130.0	110.5	172.1	141.9	174.3	139.2	163.9	296.9	140.7	142.8	177.1	194.5	230.7	249.9
17 - Basilicata	240.3	191.7	216.7	191.5	109.5	190.8	187.1	154.8	150.2	179.6	264.3	197.6	96.3	86.7	82.8	75.8	100.3	97.2
18 - Calabria	139.8	147.1	227.6	151.0	131.5	160.8	166.6	129.9	165.1	180.8	143.4	229.5	163.5	162.5	107.8	94.1	123.6	119.0
19 - Sicilia	182.6	173.1	136.0	119.3	108.7	163.2	199.9	168.5	184.0	273.1	212.6	273.5	185.4	181.5	150.9	146.9	175.5	156.3
20 - Sardegna	732.2	673.2	679.7	838.0	937.5	704.3	936.5	1120.1	659.7	943.3	660.8	479.4	155.2	165.0	160.1	146.6	195.1	262.0
21 - Prov. Aut. di Trento	211.9	197.4	260.4	170.8	188.6	278.0	235.5	203.1	200.9	162.5	187.5	203.6	208.0	248.6	267.1	273.0	406.0	374.0
22 - Prov. Aut. di Bolzano	491.1	439.8	644.2	541.6	597.5	649.3	648.7	522.0	424.2	547.1	475.2	556.3	400.7	451.1	385.4	426.2	642.4	672.8
<b>Centro-Nord</b>	<b>413.3</b>	<b>405.3</b>	<b>460.4</b>	<b>404.4</b>	<b>431.2</b>	<b>444.2</b>	<b>440.3</b>	<b>449.5</b>	<b>376.0</b>	<b>306.7</b>	<b>349.4</b>	<b>345.0</b>	<b>285.6</b>	<b>287.7</b>	<b>265.3</b>	<b>290.1</b>	<b>367.6</b>	<b>370.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>222.0</b>	<b>229.0</b>	<b>225.5</b>	<b>224.0</b>	<b>226.1</b>	<b>200.7</b>	<b>247.8</b>	<b>245.1</b>	<b>226.5</b>	<b>249.6</b>	<b>220.5</b>	<b>255.5</b>	<b>175.6</b>	<b>167.6</b>	<b>152.4</b>	<b>154.3</b>	<b>185.1</b>	<b>197.6</b>
<b>Italia</b>	<b>344.2</b>	<b>341.8</b>	<b>376.0</b>	<b>339.9</b>	<b>358.1</b>	<b>357.9</b>	<b>372.3</b>	<b>377.6</b>	<b>323.7</b>	<b>286.8</b>	<b>304.6</b>	<b>314.0</b>	<b>247.5</b>	<b>246.3</b>	<b>226.4</b>	<b>243.4</b>	<b>305.0</b>	<b>311.2</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.13 INVESTIMENTI PRO CAPITE PER BRANCA DI ATTIVITÀ. TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	302.0	233.5	318.9	379.8	434.8	381.6	428.5	283.6	382.5	352.6	387.8	318.9	380.5	346.2	248.3	297.8	324.8	274.2
02 - Valle d'Aosta	1334.2	1818.9	1432.0	2159.5	2031.1	2076.1	2970.3	2866.8	1021.4	743.1	878.8	758.1	1037.6	928.3	770.2	907.7	730.9	928.1
03 - Lombardia	415.9	530.3	627.8	393.2	614.5	587.7	597.9	573.3	473.7	557.1	463.8	347.6	342.5	342.4	324.5	342.1	335.1	326.9
05 - Veneto	336.0	396.3	404.4	428.6	408.9	409.0	423.1	436.8	527.0	509.7	402.6	415.7	282.7	258.2	248.0	272.9	286.9	289.9
06 - Friuli-Venezia Giulia	646.5	746.4	689.8	567.2	793.4	793.6	861.4	863.1	802.0	648.0	720.2	693.2	483.6	399.1	433.3	319.6	323.1	309.7
07 - Liguria	1717.6	1637.4	1785.5	2283.1	1234.8	1224.4	1368.0	1489.2	1162.5	1612.1	1248.0	1461.9	895.5	799.2	934.1	755.1	1210.6	1014.7
08 - Emilia-Romagna	395.8	406.1	545.7	479.9	562.2	578.1	607.0	605.3	486.3	457.1	348.8	389.4	308.1	300.2	294.8	313.1	338.4	290.5
09 - Toscana	194.1	221.9	215.7	216.1	303.7	267.0	306.3	293.1	297.8	257.5	204.6	374.4	266.4	223.5	251.4	315.4	278.7	266.2
10 - Umbria	434.0	385.1	387.2	414.3	460.4	367.3	407.9	440.9	758.3	623.1	691.4	526.3	354.1	380.3	241.5	283.3	268.1	254.5
11 - Marche	142.5	191.5	161.8	209.9	252.5	174.2	171.0	223.0	206.7	176.0	124.7	221.5	217.1	193.4	132.3	177.1	181.4	153.9
12 - Lazio	399.9	402.5	357.7	461.9	312.4	394.4	398.3	329.4	286.5	301.8	270.6	302.6	439.8	330.1	318.9	408.4	339.0	384.5
13 - Abruzzo	294.0	328.0	351.0	393.3	380.5	318.4	403.5	362.7	280.2	275.7	445.9	334.3	342.7	291.3	249.8	304.1	318.8	285.6
14 - Molise	643.3	682.4	515.9	402.1	855.9	894.1	741.2	866.9	979.8	597.6	645.2	856.3	520.4	420.1	334.1	450.9	620.8	475.0
15 - Campania	195.8	210.5	265.3	263.9	245.8	335.1	357.7	333.3	272.9	263.4	331.6	311.2	237.6	189.7	216.7	270.6	321.3	263.3
16 - Puglia	159.1	196.9	211.2	130.4	217.2	195.4	181.6	172.0	291.6	264.2	232.0	198.7	152.9	157.6	176.9	258.1	261.6	193.6
17 - Basilicata	210.5	219.1	273.9	265.0	319.0	341.1	356.8	376.0	310.0	202.7	187.3	190.5	174.3	173.8	237.2	217.7	272.4	277.8
18 - Calabria	211.0	306.3	324.7	223.8	336.2	398.3	461.8	629.4	704.5	733.2	921.9	1140.2	954.1	812.8	583.7	621.1	622.2	374.2
19 - Sicilia	265.9	341.9	279.9	282.3	322.5	398.9	386.3	327.7	232.5	208.8	310.3	318.6	243.2	257.2	279.1	298.3	256.9	277.3
20 - Sardegna	576.4	618.6	628.6	629.2	741.7	740.5	880.7	832.5	680.2	495.5	468.5	433.8	329.2	250.8	317.8	469.5	489.2	340.4
21 - Prov. Aut. di Trento	111.8	111.2	143.1	112.2	144.3	140.7	144.5	120.5	180.8	211.2	199.7	159.6	186.4	189.7	168.2	195.8	222.5	281.3
22 - Prov. Aut. di Bolzano	428.2	448.7	470.6	401.0	514.8	518.5	666.5	506.0	376.2	265.7	238.4	295.0	266.0	303.8	258.6	297.3	334.7	353.6
<b>Centro-Nord</b>	<b>419.8</b>	<b>453.9</b>	<b>499.9</b>	<b>479.8</b>	<b>501.6</b>	<b>493.0</b>	<b>523.9</b>	<b>496.7</b>	<b>459.5</b>	<b>476.9</b>	<b>409.3</b>	<b>406.9</b>	<b>363.5</b>	<b>329.1</b>	<b>312.3</b>	<b>339.9</b>	<b>350.1</b>	<b>335.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>250.8</b>	<b>296.4</b>	<b>302.4</b>	<b>277.5</b>	<b>326.9</b>	<b>369.1</b>	<b>390.4</b>	<b>379.5</b>	<b>352.7</b>	<b>317.6</b>	<b>381.7</b>	<b>385.3</b>	<b>306.5</b>	<b>273.1</b>	<b>271.3</b>	<b>327.2</b>	<b>338.7</b>	<b>274.7</b>
<b>Italia</b>	<b>358.8</b>	<b>397.2</b>	<b>429.0</b>	<b>407.4</b>	<b>439.4</b>	<b>449.1</b>	<b>476.7</b>	<b>455.5</b>	<b>422.1</b>	<b>421.3</b>	<b>399.7</b>	<b>399.4</b>	<b>343.8</b>	<b>309.8</b>	<b>298.2</b>	<b>335.5</b>	<b>346.2</b>	<b>314.4</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.14 SPESA PER CONSUMI PRO CAPITE. TRASPORTI. VALORI IN € A PREZZI 2015**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	3292.8	3256.4	3279.0	3351.2	3190.2	3139.8	3099.8	3153.0	2858.5	2826.7	2794.3	2677.4	2440.4	2312.1	2275.9	2367.8	2458.1	2511.3
02 - Valle d'Aosta	3251.0	3374.7	3389.5	3417.4	3654.9	3611.7	3681.9	3556.6	3202.7	3365.6	3083.4	3154.8	2870.0	2722.5	2760.1	2818.5	2886.7	2919.4
03 - Lombardia	3047.1	3016.7	3042.1	3064.1	2978.0	2947.8	3045.6	3075.9	2894.7	2869.3	2836.0	2724.5	2515.0	2367.7	2347.0	2438.2	2548.5	2571.5
05 - Veneto	3190.7	3099.7	3099.3	3094.8	3058.8	2977.1	2897.2	2942.2	2732.9	2701.7	2573.0	2517.5	2328.4	2244.3	2268.2	2386.5	2479.2	2495.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	3173.5	3088.3	3057.0	3092.9	3084.7	3025.3	2940.5	2958.7	2819.3	2760.5	2627.8	2496.9	2271.4	2211.8	2254.1	2359.8	2424.0	2449.2
07 - Liguria	2900.6	2904.4	2935.4	2952.1	2923.5	2892.6	2819.7	2703.6	2664.7	2682.2	2522.9	2383.8	2145.0	2004.5	2017.8	2097.0	2178.0	2245.1
08 - Emilia-Romagna	3461.8	3365.1	3342.6	3347.8	3318.6	3298.1	3256.3	3093.1	2955.9	2993.5	2903.1	2762.8	2542.1	2457.7	2505.7	2634.3	2749.8	2771.8
09 - Toscana	2946.1	2963.5	2969.4	2992.2	2972.4	2932.0	2894.3	2895.2	2676.9	2683.5	2699.6	2594.5	2361.9	2256.0	2306.2	2420.4	2522.7	2560.3
10 - Umbria	2944.3	2956.7	2961.9	2953.7	2954.7	2831.6	2811.9	2784.1	2669.9	2612.8	2331.9	2127.7	1927.8	1859.1	1894.4	1993.1	2071.6	2163.6
11 - Marche	3177.5	3154.9	3161.3	3142.2	3108.3	3011.3	2949.5	2932.2	2646.6	2684.5	2587.6	2424.8	2172.4	2072.1	2063.9	2127.9	2206.4	2298.3
12 - Lazio	2968.9	3032.7	3045.7	3042.8	2971.1	2939.9	2864.4	2764.2	2616.3	2555.3	2377.7	2256.0	2050.9	1915.8	1913.9	1968.0	2031.1	2077.6
13 - Abruzzo	2987.6	2968.0	2957.3	2950.9	2885.7	2810.2	2730.3	2722.0	2590.1	2605.2	2521.5	2304.6	2016.6	1889.8	1946.8	2039.2	2124.7	2202.5
14 - Molise	1933.9	1957.6	1956.3	1969.1	1972.8	2003.1	1972.6	1998.4	1909.0	1897.0	1873.2	1753.6	1538.8	1414.7	1477.7	1543.0	1606.4	1673.0
15 - Campania	1889.0	1914.2	1931.6	1954.4	1935.0	1935.9	1904.6	1945.5	1852.1	1749.5	1628.1	1544.6	1366.8	1338.7	1356.3	1382.5	1421.5	1454.4
16 - Puglia	2052.0	2076.9	2092.8	2110.4	2090.9	2054.7	2005.5	1949.8	1846.7	1831.9	1705.9	1560.5	1405.3	1339.7	1343.6	1412.0	1468.6	1484.8
17 - Basilicata	2333.4	2354.3	2358.1	2384.2	2309.0	2249.7	2247.2	2155.8	2025.3	1953.0	1899.4	1768.5	1563.1	1483.7	1558.4	1683.1	1759.4	1797.8
18 - Calabria	2243.0	2325.7	2347.9	2401.4	2408.2	2400.5	2336.6	2212.1	2075.6	1969.6	1894.3	1826.3	1671.2	1554.5	1564.5	1634.5	1693.3	1722.8
19 - Sicilia	2233.2	2250.1	2250.9	2251.1	2232.2	2193.8	2116.7	2163.7	2025.2	1928.9	1797.4	1719.6	1580.0	1464.0	1456.2	1501.9	1543.7	1578.3
20 - Sardegna	2505.3	2536.4	2536.7	2543.6	2512.3	2455.2	2367.2	2328.1	2180.2	2145.9	2073.2	1981.1	1799.4	1665.4	1692.1	1751.9	1809.4	1807.6
21 - Prov. Aut. di Trento	3202.4	3041.6	3001.5	2999.8	2971.7	2939.5	2857.1	2769.3	2610.0	2650.2	2609.3	2493.8	2363.0	2213.1	2301.0	2393.1	2483.8	2534.0
22 - Prov. Aut. di Bolzano	3001.1	2869.3	2896.3	2899.1	2910.8	2908.6	2807.7	2643.5	2420.4	2287.2	2130.7	2072.3	1928.1	1860.6	1943.5	2002.5	2077.7	2063.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>3120.5</b>	<b>3091.2</b>	<b>3100.7</b>	<b>3117.3</b>	<b>3055.6</b>	<b>3011.1</b>	<b>2991.2</b>	<b>2969.2</b>	<b>2781.3</b>	<b>2762.1</b>	<b>2675.9</b>	<b>2562.0</b>	<b>2347.3</b>	<b>2229.7</b>	<b>2237.7</b>	<b>2331.7</b>	<b>2425.2</b>	<b>2461.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2169.2</b>	<b>2195.6</b>	<b>2205.4</b>	<b>2221.6</b>	<b>2199.8</b>	<b>2172.3</b>	<b>2116.6</b>	<b>2110.9</b>	<b>1993.1</b>	<b>1924.2</b>	<b>1813.4</b>	<b>1709.4</b>	<b>1538.8</b>	<b>1456.1</b>	<b>1469.6</b>	<b>1523.1</b>	<b>1573.8</b>	<b>1604.2</b>
<b>Italia</b>	<b>2776.8</b>	<b>2768.5</b>	<b>2779.1</b>	<b>2796.8</b>	<b>2750.8</b>	<b>2713.7</b>	<b>2682.3</b>	<b>2667.2</b>	<b>2505.3</b>	<b>2469.9</b>	<b>2375.8</b>	<b>2266.1</b>	<b>2067.6</b>	<b>1963.0</b>	<b>1973.4</b>	<b>2053.8</b>	<b>2132.9</b>	<b>2167.7</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.15 LUNGHEZZA DELLE STRADE PROVINCIALI E REGIONALI (FINO AL 2002 SOLO PROVINCIALI)**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	10,822	-	12,382	21,097	21,097	15,375	15,099	13,950	12,996	13,231	13,925	12,720	12,704	12,745	12,780	12,636	12,659	12,642
02 - Valle d'Aosta	499	-	496	493	500	500	500	500	500	500	497	499	496	496	496	496	496	496
03 - Lombardia	7,931	-	9,946	10,318	10,318	13,181	13,015	13,388	14,209	10,528	10,301	10,404	10,345	9,311	10,268	10,304	10,450	10,398
05 - Veneto	7,041	-	7,157	8,845	8,845	9,880	9,388	9,698	9,517	9,373	8,903	8,341	8,295	9,113	9,195	9,053	9,199	8,964
06 - Friuli-Venezia Giulia	2,176	-	2,215	2,812	2,812	2,184	2,184	2,205	3,192	3,177	3,172	3,528	3,431	3,431	3,186	3,192	3,207	3,207
07 - Liguria	2,636	-	4,521	3,560	3,560	4,241	4,776	4,792	4,722	3,836	3,821	3,204	3,194	3,194	3,200	3,164	3,188	3,150
08 - Emilia-Romagna	7,211	-	9,198	9,123	9,123	11,483	11,777	11,773	11,257	12,205	17,971	18,057	8,974	8,979	8,969	8,976	8,975	8,993
09 - Toscana	7,283	-	8,290	9,907	9,907	12,723	12,723	12,433	12,496	11,911	11,446	10,892	10,913	11,011	10,943	10,903	10,932	10,934
10 - Umbria	2,738	-	3,544	3,634	3,634	4,654	4,654	4,534	4,572	4,472	4,565	4,477	4,470	4,485	4,451	4,456	4,456	4,455
11 - Marche	5,226	-	6,207	6,046	6,046	5,859	5,859	5,905	5,859	4,854	5,679	5,673	5,663	5,666	5,666	5,666	5,058	5,670
12 - Lazio	6,784	-	7,083	8,947	8,947	8,033	8,033	10,390	10,321	10,374	9,958	9,622	8,995	8,985	8,804	8,597	8,600	8,590
13 - Abruzzo	4,807	-	5,208	6,128	6,128	6,104	6,103	6,635	7,609	7,376	5,912	5,862	5,847	5,954	5,839	5,839	5,854	5,854
14 - Molise	1,869	-	1,938	2,269	2,269	2,466	2,466	2,707	2,707	2,337	2,409	2,317	2,348	2,348	2,337	2,337	2,337	2,337
15 - Campania	6,823	-	8,063	8,348	8,348	7,829	8,793	9,551	9,680	9,680	9,167	9,127	9,100	9,107	9,189	9,199	9,213	9,119
16 - Puglia	8,276	-	9,100	9,738	9,738	7,709	7,708	10,183	10,178	11,239	10,721	10,540	9,130	9,136	9,136	9,136	9,136	9,114
17 - Basilicata	2,856	-	3,532	3,755	3,755	4,879	4,879	4,854	4,865	4,853	4,853	4,883	4,854	4,854	4,854	4,879	4,879	3,975
18 - Calabria	6,345	-	6,232	8,450	8,450	8,046	8,046	8,061	8,040	9,832	9,922	9,265	9,265	9,265	9,811	9,811	9,811	9,817
19 - Sicilia	12,238	-	12,406	13,384	15,841	12,615	12,615	14,833	14,520	14,487	14,551	11,879	24,799	26,247	25,921	26,337	26,184	14,108
20 - Sardegna	5,443	-	5,600	7,231	7,231	5,144	5,144	5,379	5,382	5,104	5,942	5,748	6,078	6,101	6,095	6,111	6,029	5,731
21 - Prov. Aut. di Trento	1,465	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1,204	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>63,018</b>	-	<b>71,039</b>	<b>84,782</b>	<b>84,789</b>	<b>88,113</b>	<b>88,008</b>	<b>89,568</b>	<b>89,641</b>	<b>84,461</b>	<b>90,238</b>	<b>87,417</b>	<b>77,480</b>	<b>77,416</b>	<b>77,958</b>	<b>77,443</b>	<b>77,220</b>	<b>77,499</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>48,656</b>	-	<b>52,079</b>	<b>59,303</b>	<b>61,760</b>	<b>54,792</b>	<b>55,754</b>	<b>62,203</b>	<b>62,981</b>	<b>64,908</b>	<b>63,477</b>	<b>59,621</b>	<b>71,421</b>	<b>73,012</b>	<b>73,182</b>	<b>73,649</b>	<b>73,443</b>	<b>60,055</b>
<b>Italia</b>	<b>111,674</b>	-	<b>123,118</b>	<b>144,085</b>	<b>146,549</b>	<b>142,905</b>	<b>143,762</b>	<b>151,771</b>	<b>152,622</b>	<b>149,369</b>	<b>153,715</b>	<b>147,038</b>	<b>148,901</b>	<b>150,428</b>	<b>151,140</b>	<b>151,092</b>	<b>150,663</b>	<b>137,554</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.16 LUNGHEZZA DELLE ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE (EX STRADE STATALI)**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	2956	-	692	703	703	724	724	740	740	740	701	687	687	691	691	698	698	696
02 - Valle d'Aosta	153	-	147	153	153	153	153	153	153	153	145	145	145	145	144	144	145	145
03 - Lombardia	3494	-	1003	969	969	964	964	988	988	988	946	941	951	951	953	942	942	942
05 - Veneto	2381	-	795	751	751	793	793	808	808	808	746	746	736	735	734	732	732	732
06 - Friuli-Venezia Giulia	1214	-	1153	512	512	1202	1202	191	191	191	191	191	191	191	183	200	189	189
07 - Liguria	1053	-	145	129	129	138	138	135	135	135	374	374	377	377	378	377	373	645
08 - Emilia-Romagna	2915	-	1155	1178	1178	1240	1240	1225	1225	1225	1160	1151	1155	1178	1147	1151	1151	1152
09 - Toscana	3667	-	960	919	919	953	953	967	967	967	900	892	893	892	893	893	895	1453
10 - Umbria	1402	-	399	593	593	426	426	560	560	560	582	585	593	583	583	615	612	809
11 - Marche	1350	-	463	512	512	501	501	511	511	511	463	463	461	477	470	1256	1256	1310
12 - Lazio	2600	-	531	508	508	545	545	547	547	633	602	587	497	494	494	580	494	500
13 - Abruzzo	2344	-	616	959	959	995	995	1037	1037	1037	987	986	988	983	985	985	984	1444
14 - Molise	951	-	524	528	528	570	570	571	571	571	563	563	563	561	564	563	562	673
15 - Campania	2660	-	1237	1347	1347	1337	1337	1359	1359	1359	1407	1416	1366	1313	1304	1426	1312	1303
16 - Puglia	3259	-	1621	1536	1536	1612	1612	1570	1570	1570	1534	1513	1505	1510	1510	1510	1509	1489
17 - Basilicata	2022	-	1077	1071	1071	1013	1013	1039	1039	1039	1057	1050	1029	1027	1027	1070	1031	1034
18 - Calabria	3414	-	1376	1390	1390	1413	1413	1424	1424	1424	1632	1627	1271	1349	1374	1678	1405	1405
19 - Sicilia	3935	-	3644	2253	2253	3851	3851	2396	2396	2396	3944	3938	3528	3538	3535	3932	3531	3526
20 - Sardegna	3097	-	3053	1239	1239	3094	3094	3070	3070	3070	2922	2918	2925	2925	2925	2936	2968	2953
21 - Prov. Aut. di Trento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Aut. di Bolzano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>23185</b>	<b>-</b>	<b>7443</b>	<b>6927</b>	<b>6927</b>	<b>7639</b>	<b>7639</b>	<b>6825</b>	<b>6825</b>	<b>6911</b>	<b>6810</b>	<b>6762</b>	<b>6686</b>	<b>6714</b>	<b>6670</b>	<b>7588</b>	<b>7487</b>	<b>8573</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>21682</b>	<b>-</b>	<b>13148</b>	<b>10323</b>	<b>10323</b>	<b>13885</b>	<b>13885</b>	<b>12466</b>	<b>12466</b>	<b>12466</b>	<b>14046</b>	<b>14011</b>	<b>13175</b>	<b>13206</b>	<b>13224</b>	<b>14100</b>	<b>13302</b>	<b>13827</b>
<b>Italia</b>	<b>44867</b>	<b>-</b>	<b>20591</b>	<b>17250</b>	<b>17250</b>	<b>21524</b>	<b>21524</b>	<b>19291</b>	<b>19291</b>	<b>19377</b>	<b>20856</b>	<b>20773</b>	<b>19861</b>	<b>19920</b>	<b>19894</b>	<b>21688</b>	<b>20789</b>	<b>22400</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.17 LUNGHEZZA DELLE AUTOSTRADE**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	807.2	807.2	807.2	807.2	810.5	820.9	823.8	817.0	817.0	817.0	821.0	821.0	821.0	821.0	821.0	829.0	830.0	825.0
02 - Valle d'Aosta	100.7	110.0	110.0	110.0	110.0	110.0	110.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	114.0	110.0
03 - Lombardia	576.3	576.3	576.3	576.3	576.3	576.3	576.3	576.0	587.0	587.0	589.0	589.0	604.0	621.0	679.0	706.0	708.0	703.0
05 - Veneto	474.7	474.7	474.7	474.7	474.7	474.7	474.7	485.0	493.0	525.0	525.0	525.0	556.0	556.0	576.0	590.0	588.0	583.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	218.7	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	244.0
07 - Liguria	375.4	375.4	375.4	375.4	375.4	375.4	375.4	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	375.0	370.0
08 - Emilia-Romagna	567.8	567.8	567.8	567.8	567.8	567.8	567.8	568.0	568.0	568.0	568.0	568.0	568.0	568.0	568.0	571.0	572.0	567.0
09 - Toscana	423.5	423.5	423.5	423.5	423.5	423.5	423.5	424.0	436.0	436.0	436.0	436.0	448.0	448.0	448.0	463.0	462.0	462.0
10 - Umbria	58.8	58.8	58.8	58.8	58.8	58.8	58.8	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0	59.0
11 - Marche	168.2	168.2	168.2	168.2	168.2	168.2	168.2	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0	168.0
12 - Lazio	470.1	470.1	470.1	470.1	470.1	470.1	470.1	470.0	470.0	470.0	470.0	470.0	470.0	470.0	485.0	497.0	498.0	498.0
13 - Abruzzo	352.3	352.3	352.3	352.3	352.3	352.3	352.3	352.0	352.0	352.0	352.0	352.0	352.0	352.0	352.0	355.0	355.0	355.0
14 - Molise	36.1	36.1	36.1	36.1	36.1	36.1	36.1	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0
15 - Campania	441.7	441.7	441.7	441.7	441.7	441.7	441.7	442.0	442.0	442.0	442.0	442.0	442.0	442.0	442.0	443.0	444.0	444.0
16 - Puglia	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0	313.0
17 - Basilicata	29.3	29.3	29.3	29.3	29.3	29.3	29.3	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	30.0	30.0
18 - Calabria	294.9	294.9	294.9	294.9	294.9	294.9	294.9	295.0	295.0	295.0	295.0	295.0	295.0	295.0	295.0	295.0	288.0	288.0
19 - Sicilia	590.9	590.9	590.9	590.9	632.1	632.1	632.1	644.0	654.0	654.0	654.0	654.0	654.0	662.0	662.0	678.0	681.0	681.0
20 - Sardegna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21 - Prov. Aut. di Trento	70.4	70.4	70.4	70.4	70.4	70.4	70.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Aut. di Bolzano	116.7	116.7	116.7	116.7	116.7	116.7	116.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>4419.8</b>	<b>4429.1</b>	<b>4429.1</b>	<b>4429.1</b>	<b>4432.4</b>	<b>4442.8</b>	<b>4454.4</b>	<b>4266.0</b>	<b>4297.0</b>	<b>4329.0</b>	<b>4335.0</b>	<b>4335.0</b>	<b>4393.0</b>	<b>4410.0</b>	<b>4503.0</b>	<b>4582.0</b>	<b>4584.0</b>	<b>4589.0</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>2058.2</b>	<b>2058.2</b>	<b>2058.2</b>	<b>2058.2</b>	<b>2099.4</b>	<b>2099.4</b>	<b>2099.4</b>	<b>2111.0</b>	<b>2121.0</b>	<b>2121.0</b>	<b>2121.0</b>	<b>2121.0</b>	<b>2121.0</b>	<b>2129.0</b>	<b>2129.0</b>	<b>2149.0</b>	<b>2147.0</b>	<b>2147.0</b>
<b>Italia</b>	<b>6478.0</b>	<b>6487.3</b>	<b>6487.3</b>	<b>6487.3</b>	<b>6531.8</b>	<b>6542.2</b>	<b>6553.8</b>	<b>6377.0</b>	<b>6418.0</b>	<b>6450.0</b>	<b>6456.0</b>	<b>6456.0</b>	<b>6514.0</b>	<b>6539.0</b>	<b>6632.0</b>	<b>6731.0</b>	<b>6731.0</b>	<b>6736.0</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.18 LUNGHEZZA DELLE AUTOSTRADE A TRE CORSIE**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	288	288	281	281	281	281	281	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02 - Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03 - Lombardia	334	334	334	334	351	351	352	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05 - Veneto	170	170	170	180	180	180	180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06 - Friuli-Venezia Giulia	6	6	6	6	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07 - Liguria	43	43	43	43	43	43	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08 - Emilia-Romagna	241	241	241	241	241	241	241	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09 - Toscana	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10 - Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11 - Marche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 - Lazio	199	212	234	234	234	239	257	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13 - Abruzzo	7	7	7	7	7	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 - Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 - Campania	158	161	161	161	161	161	167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 - Puglia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 - Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18 - Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19 - Sicilia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20 - Sardegna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21 - Prov. Aut. di Trento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 - Prov. Aut. di Bolzano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Centro-Nord</b>	<b>1,282</b>	<b>1,295</b>	<b>1,310</b>	<b>1,320</b>	<b>1,337</b>	<b>1,342</b>	<b>1,380</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mezzogiorno</b>	<b>165</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>174</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Italia</b>	<b>1,447</b>	<b>1,463</b>	<b>1,478</b>	<b>1,488</b>	<b>1,505</b>	<b>1,510</b>	<b>1,554</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.19 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO INTERNO. TUTTI I TITOLI DI TRASPORTO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	13783192	13838310	12608959	11904144	10266681	9045119	8795634	8900839	8413920	8796287	8839703
02 - Valle d'Aosta	118377	124819	244838	184355	190874	167243	173315	173406	224364	124917	196573
03 - Lombardia	27825817	25230785	28474212	24476743	22833564	21575501	21144037	20601221	19457925	20858717	21269655
05 - Veneto	17453784	16051395	18592443	14238530	13163642	14165995	12519155	12145796	12447463	13139705	14119779
06 - Friuli-Venezia Giulia	3714989	3491971	3490291	2991310	2690668	2818283	2445840	2625695	2629048	2456603	2839639
07 - Liguria	3738588	4486313	4293921	3608791	3466980	3445519	3736055	3896615	3405356	3661454	4187030
08 - Emilia-Romagna	18525654	16717929	17377401	16145397	14057787	13138115	12159792	12850868	12728909	13293935	13528504
09 - Toscana	12317418	9760239	9899000	9338184	7023886	8229606	7179899	7398033	6866632	7757623	7892616
10 - Umbria	3290812	3446901	3083691	3454355	2310268	2143791	2013557	2504969	2144179	2098140	2458642
11 - Marche	4433936	4435054	4530303	3601951	3469565	3280529	2776311	2995761	2642957	3098045	2953596
12 - Lazio	9089264	10487341	10966493	8288101	7373421	6947932	6350382	6193324	5699690	5713116	6710787
13 - Abruzzo	4692076	4266508	3928434	3272330	3302457	3060587	2555042	2490685	2341886	2226434	2428676
14 - Molise	1080549	1370665	859690	756002	390077	454728	542573	648246	453272	583162	404556
15 - Campania	8339107	8477648	8057952	6088805	5740914	6179709	5219709	5478113	6139907	6561098	7173270
16 - Puglia	7870678	6620257	7212416	6089903	6027656	6251295	4909188	4881520	5142846	5490698	5594479
17 - Basilicata	1292682	1801804	1772194	1057858	1279329	1215459	855488	1038743	764061	1084896	1039015
18 - Calabria	3510553	4112921	3336258	3266247	1739593	2200786	2623326	2072639	1989102	2180470	2192382
19 - Sicilia	5524723	4833078	4935197	3874324	2843067	3864051	2813775	3756248	3072657	3762172	4156178
20 - Sardegna	1383635	2144210	1512402	1500686	1095599	1155311	946883	1110317	1215215	1331851	1203653
21 - Prov. Aut. di Trento	1966273	2319253	2146769	1914344	1203155	1145763	1312875	1096576	1230380	1303520	1206882
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1835083	1569869	1935913	1690000	1309342	1416842	1233237	1196914	1255028	1193563	1332595
<b>Centro-Nord</b>	<b>118093187</b>	<b>111960179</b>	<b>117644234</b>	<b>101836205</b>	<b>89359833</b>	<b>87520238</b>	<b>81840089</b>	<b>82580017</b>	<b>79145851</b>	<b>83495625</b>	<b>87536001</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>33694003</b>	<b>33627091</b>	<b>31614543</b>	<b>25906155</b>	<b>22418692</b>	<b>24381926</b>	<b>20465984</b>	<b>21476511</b>	<b>21118946</b>	<b>23220781</b>	<b>24192209</b>
<b>Italia</b>	<b>151787190</b>	<b>145587270</b>	<b>149258777</b>	<b>127742360</b>	<b>111778525</b>	<b>111902164</b>	<b>102306073</b>	<b>104056528</b>	<b>100264797</b>	<b>106716406</b>	<b>111728210</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.20 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE.TRASPORTO COMPLESSIVO. TUTTI I TITOLI DI TRASPORTO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	15434236	15555542	14660754	13247453	11107106	9956119	10077355	9875761	9560642	9522733	9731850
02 - Valle d'Aosta	127805	130985	287379	209618	190954	170046	206583	181976	248998	127024	204731
03 - Lombardia	30134082	26719466	31293349	26102686	24505029	23692503	22774964	21569785	20681845	21929653	22427431
05 - Veneto	19079558	17887739	20176037	15302916	13835177	15046369	13133267	12895638	13143073	13945527	14996618
06 - Friuli-Venezia Giulia	4035800	3694376	3843998	3180432	2828127	3035021	2547771	2751716	2718397	2682512	3007460
07 - Liguria	3981943	4807522	4559454	3765185	3697836	3672772	4038328	4231633	3646871	3858534	4408541
08 - Emilia-Romagna	19850222	17764299	18583529	16776886	14307676	13591639	12622874	13507311	13154038	13968250	14337070
09 - Toscana	13007236	9906028	10476424	9525970	7151724	8330663	7359748	7570550	6947150	7948694	8137005
10 - Umbria	3422699	3623914	3163427	3461985	2358928	2199343	2015258	2520000	2171164	2128316	2499402
11 - Marche	4893540	4631121	4601497	3667424	3531543	3382134	2839376	3114445	2728266	3147296	3054656
12 - Lazio	9695538	11031898	11388727	8659928	7608755	7091663	6664233	6537912	5784237	5965937	6809198
13 - Abruzzo	5098550	4510745	3968269	3547108	3366134	3081622	2680675	2563178	2391380	2329470	2579270
14 - Molise	1080549	1370665	891043	756002	390077	454728	542573	648246	477533	592447	414713
15 - Campania	8908874	8579367	8874676	6189978	5931339	6414442	5722907	5785130	6341836	7052053	7351234
16 - Puglia	8559932	6830836	7506790	6370245	6065567	6512450	5160554	5109005	5315018	5731188	5691763
17 - Basilicata	1604352	1802741	1802481	1116636	1324424	1215459	873969	1040950	784393	1085216	1047930
18 - Calabria	3529161	4112921	3361337	3292500	1746669	2222043	2623326	2072639	2004052	2180470	2192382
19 - Sicilia	5662926	5057345	5065892	3986105	2843067	3975965	2813775	3832757	3072657	3918837	4188382
20 - Sardegna	1414237	2144210	1530216	1500686	1095599	1202901	961235	1110317	1222426	1335128	1212331
21 - Prov. Aut. di Trento	2559917	2750813	2690937	1987019	1348719	1366618	1561752	1345829	1440699	1420232	1293060
22 - Prov. Aut. di Bolzano	2695433	2177672	2581569	2198505	1720283	1706474	1657362	1546274	1678075	1528482	1620673
<b>Centro-Nord</b>	<b>128918009</b>	<b>120681375</b>	<b>128307081</b>	<b>108086007</b>	<b>94191857</b>	<b>93241364</b>	<b>87498871</b>	<b>87648830</b>	<b>83903455</b>	<b>88173190</b>	<b>117205702</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>35858581</b>	<b>34408830</b>	<b>33000704</b>	<b>26759260</b>	<b>22762876</b>	<b>25079610</b>	<b>21379014</b>	<b>22162222</b>	<b>21609295</b>	<b>24224809</b>	<b>24678005</b>
<b>Italia</b>	<b>164776590</b>	<b>155090205</b>	<b>161307785</b>	<b>134845267</b>	<b>116954733</b>	<b>118320974</b>	<b>108877885</b>	<b>109811052</b>	<b>105512750</b>	<b>112397999</b>	<b>141883707</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.21 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO INTERNO. TUTTI I TITOLI DI TRASPORTO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	14838948	13257376	12531851	11597720	10213035	9118206	8969324	8905723	8474774	8436046	8853169
02 - Valle d'Aosta	157275	100265	139009	70619	71605	80886	80575	106219	60524	38488	91808
03 - Lombardia	27876627	26368101	27880287	24669700	21178163	20703606	20029805	20570475	19568779	20933256	21296793
05 - Veneto	18886308	17483369	19060769	15507324	14868682	15719938	12782000	12864039	13441375	13502599	15416583
06 - Friuli-Venezia Giulia	4095665	3916663	4644545	3855857	2717912	3115006	2484700	2483213	2576794	2602217	2711343
07 - Liguria	4386013	4529722	5313657	4375264	4224558	3709822	3799458	3743651	3600028	3824415	3671031
08 - Emilia-Romagna	19600548	17994146	20192659	17292515	15610430	14914323	14398280	13827573	14035922	14718713	15339286
09 - Toscana	11753543	10756499	10181042	10046495	7645083	8644155	7435165	8359927	7245081	7439950	8182062
10 - Umbria	3947219	3507788	3427458	3871670	2480785	2336399	1975651	2430542	2293932	2324486	2510384
11 - Marche	4290212	4702796	4624819	3256892	3253138	3009062	2539073	2714678	2679983	2901060	2857922
12 - Lazio	8253765	9225068	8781149	5850090	5835630	5738995	5746240	6034517	5070571	5136899	6332629
13 - Abruzzo	4478842	3794059	3669838	3576206	3226480	2930376	2349684	2172332	2213373	2179684	2393435
14 - Molise	827104	1105182	813615	608304	264652	738851	536857	448332	431028	641884	705283
15 - Campania	7336975	7369828	6247442	5095682	4786698	5849958	4802872	5066365	5294572	6556816	6366512
16 - Puglia	7476153	6608343	8022132	6762413	6720000	5618624	5243480	4975520	5053493	5724641	5228081
17 - Basilicata	1391183	1644607	1287540	1189913	1236351	1251228	1038658	1262914	779998	1261607	1329000
18 - Calabria	2106037	2697987	2210475	2001869	1334249	1351271	1681319	1305993	1253349	1488754	1586930
19 - Sicilia	5101606	4193426	4723400	3501368	2504074	3535737	2810625	3350187	3055207	3399577	3630058
20 - Sardegna	1346871	2157314	1413913	1353538	1060377	1065646	927105	1117245	1042504	1246237	1052875
21 - Prov. Aut. di Trento	2020958	2414056	2224503	1925340	1430081	1359980	1501673	1173159	1077568	1356833	1176178
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1615339	1760673	1868677	1333577	1116545	1110097	1173527	1143924	1015943	1002244	996852
<b>Centro-Nord</b>	<b>121722420</b>	<b>116016522</b>	<b>120870425</b>	<b>103653063</b>	<b>90645647</b>	<b>89560475</b>	<b>82915471</b>	<b>84357640</b>	<b>81141274</b>	<b>84217206</b>	<b>89436040</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>30064771</b>	<b>29570746</b>	<b>28388355</b>	<b>24089293</b>	<b>21132881</b>	<b>22341691</b>	<b>19390600</b>	<b>19698888</b>	<b>19123524</b>	<b>22499200</b>	<b>22292174</b>
<b>Italia</b>	<b>151787191</b>	<b>145587268</b>	<b>149258780</b>	<b>127742356</b>	<b>111778528</b>	<b>111902166</b>	<b>102306071</b>	<b>104056528</b>	<b>100264798</b>	<b>106716406</b>	<b>111728214</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.22 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO COMPLESSIVO. TUTTI I TITOLI DI TRASPORTO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	16791303	15245726	14913305	13082394	11405423	10512276	10544622	9791617	9446622	9409968	9760495
02 - Valle d'Aosta	219261	117740	146209	96788	72576	84534	82015	134503	121137	39252	157465
03 - Lombardia	30426563	28314295	30434392	26253924	23107745	22846452	21648472	21659752	20821022	21902199	22547546
05 - Veneto	20085761	19011337	20748371	16361726	15535815	16927815	13903856	13824581	14448323	14392317	16567907
06 - Friuli-Venezia Giulia	4547243	4294991	4880341	4063366	3006054	3386635	2667838	2606579	2635113	2832663	2898344
07 - Liguria	4685665	4778501	5675188	4753017	4407244	3837714	4013618	3972077	3755043	4002103	3962486
08 - Emilia-Romagna	21144915	19157134	21790012	18053888	16154046	15519596	14932639	14604800	14595807	15199022	15940177
09 - Toscana	12681976	11038119	10676811	10280000	7756422	8949300	7887564	8715434	7482503	7839301	8539421
10 - Umbria	4096136	3578398	3473562	3879691	2488310	2379658	1985307	2459876	2340056	2354900	2621664
11 - Marche	4597534	4901547	4987422	3401784	3284648	3210625	2739623	2877786	2886299	3111438	2960591
12 - Lazio	8729919	9474743	9106327	6082809	6124787	5883039	5889045	6256483	5214781	5349482	6508986
13 - Abruzzo	4934742	4190865	3842332	3777920	3373044	3101280	2556232	2299979	2295253	2336769	2527100
14 - Molise	842404	1105182	892026	609818	264652	738851	536857	448332	431028	677960	744735
15 - Campania	7980975	7776978	7062775	5361333	5027896	6180167	5331479	5564012	5827730	7105430	6625840
16 - Puglia	8270097	7029735	8377334	6977637	6772494	5896055	5460103	5144413	5188713	5893213	5476652
17 - Basilicata	1495021	1736577	1360913	1292556	1236351	1276652	1191884	1303653	837472	1280886	1360124
18 - Calabria	2157937	2697987	2239632	2001869	1334249	1351271	1691419	1305993	1263353	1488754	1621378
19 - Sicilia	5266904	4348273	4897606	3554579	2507505	3794195	3015355	3397122	3170665	3596145	3808507
20 - Sardegna	1347586	2159942	1665799	1354387	1060377	1149598	947492	1151880	1042504	1246237	1062779
21 - Prov. Aut. di Trento	2488470	2799087	2767349	2030179	1556606	1639713	1769955	1379880	1214114	1500074	1305887
22 - Prov. Aut. di Bolzano	2595459	2583934	2571245	1878460	1623713	1495905	1614907	1560510	1563680	1390955	1331900
<b>Centro-Nord</b>	<b>133090205</b>	<b>125295552</b>	<b>132170534</b>	<b>110218026</b>	<b>96523389</b>	<b>96673262</b>	<b>89679461</b>	<b>89843878</b>	<b>86524500</b>	<b>89323674</b>	<b>95102869</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>32295666</b>	<b>31045539</b>	<b>30338417</b>	<b>24930099</b>	<b>21576568</b>	<b>23488069</b>	<b>20730821</b>	<b>20615384</b>	<b>20056718</b>	<b>23625394</b>	<b>23227115</b>
<b>Italia</b>	<b>165385871</b>	<b>156341091</b>	<b>162508951</b>	<b>135148125</b>	<b>118099957</b>	<b>120161331</b>	<b>110410282</b>	<b>110459262</b>	<b>106581218</b>	<b>112949068</b>	<b>118329984</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.23 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO INTERNO. TRASPORTO IN CONTO PROPRIO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1255854	1168807	1307609	1025743	955645	884600	762092	718760	652674	637933	598689
02 - Valle d'Aosta	30615	58132	55048	32309	50755	51521	34348	33081	29605	10510	8405
03 - Lombardia	3409250	3357765	3104242	2839685	2432305	2031849	2020435	2173368	1776354	1616999	1292871
05 - Veneto	2285671	2240397	2006232	1661457	1493484	1343205	1502047	1226343	1341677	1356791	1294385
06 - Friuli-Venezia Giulia	398918	448139	485610	334487	333371	278252	167828	223220	183596	174276	170031
07 - Liguria	257298	240718	220174	256261	164900	161836	221268	131647	151050	77483	101929
08 - Emilia-Romagna	1837852	1652469	1582461	1354789	1157624	1033116	901125	793887	836059	701260	687137
09 - Toscana	1080476	1268029	1068912	1007883	538522	582949	538436	487581	434062	507017	354379
10 - Umbria	363335	385993	281713	299220	133642	134354	150887	164451	224343	90330	118592
11 - Marche	558397	417300	392682	401710	271572	241871	294743	296248	251109	221115	138878
12 - Lazio	848896	980970	727190	676172	595967	674499	491438	393196	474914	333341	330390
13 - Abruzzo	436543	490701	478132	285758	233834	169262	232339	201855	150830	174692	113811
14 - Molise	137269	103860	131754	122147	48859	47396	35271	33146	42086	32473	47087
15 - Campania	838669	922013	576563	699376	389183	341560	351265	447990	402172	347251	316829
16 - Puglia	810591	635608	1021195	574062	533465	428201	355666	351407	314208	359330	426331
17 - Basilicata	161756	176918	145367	164211	84478	89952	145236	193159	120162	179932	132025
18 - Calabria	566401	624687	422759	446320	226134	390646	338041	259366	183482	221101	217529
19 - Sicilia	1151833	911330	694909	756446	558029	617366	383159	523192	392405	367692	524746
20 - Sardegna	243981	201007	210885	236757	181071	125652	208806	136047	137299	138263	86940
21 - Prov. Aut. di Trento	298798	305484	183833	158804	182893	122151	161555	121461	149591	139724	82811
22 - Prov. Aut. di Bolzano	247285	365805	237571	221167	272913	193938	206083	223073	213252	209808	164902
<b>Centro-Nord</b>	<b>12872645</b>	<b>12890008</b>	<b>11653277</b>	<b>10269687</b>	<b>8583593</b>	<b>7734141</b>	<b>7452285</b>	<b>6986316</b>	<b>6718286</b>	<b>6076587</b>	<b>5343399</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4347043</b>	<b>4066124</b>	<b>3681564</b>	<b>3285077</b>	<b>2255053</b>	<b>2210035</b>	<b>2049783</b>	<b>2146162</b>	<b>1742644</b>	<b>1820734</b>	<b>1865298</b>
<b>Italia</b>	<b>17219688</b>	<b>16956132</b>	<b>15334841</b>	<b>13554764</b>	<b>10838646</b>	<b>9944176</b>	<b>9502068</b>	<b>9132478</b>	<b>8460930</b>	<b>7897321</b>	<b>7208697</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.24 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO COMPLESSIVO. TRASPORTO IN CONTO PROPRIO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1290380	1168807	1350571	1051089	965503	885911	770816	718760	664880	638619	608950
02 - Valle d'Aosta	30615	58132	55521	38433	50755	52024	34348	33180	29605	10510	9079
03 - Lombardia	3420532	3359589	3127768	2850807	2442651	2062309	2034254	2179581	1776479	1619568	1355634
05 - Veneto	2297896	2241049	2085109	1669237	1493484	1360919	1509916	1231227	1346623	1366484	1323114
06 - Friuli-Venezia Giulia	398983	451906	512352	345888	338064	285383	178445	236506	187230	176861	176612
07 - Liguria	257655	242163	220795	256261	165873	161836	221268	131647	152061	95154	109287
08 - Emilia-Romagna	1839182	1654865	1582461	1354789	1157624	1033282	902078	797324	837859	701291	689173
09 - Toscana	1080476	1268803	1068912	1007883	538522	591951	538436	487581	434062	507017	354449
10 - Umbria	363335	385993	281713	299220	133642	134354	150887	164451	224343	90330	118592
11 - Marche	558560	417300	392682	401710	271572	241934	294746	298273	251109	221115	142095
12 - Lazio	848896	990768	727190	676172	595967	674499	491438	393196	474914	333341	330390
13 - Abruzzo	436543	499060	479099	308096	233834	169262	280287	208715	153471	201595	165807
14 - Molise	137269	103860	144503	122147	48859	47396	35271	33146	42086	32473	47087
15 - Campania	852367	922013	576563	699376	389183	341560	351265	447990	402172	347251	317691
16 - Puglia	810591	635608	1021195	574062	533465	428287	355666	351407	314208	359330	428066
17 - Basilicata	161950	177855	145367	164211	84478	89952	145236	193159	120162	179932	132025
18 - Calabria	566401	624687	422759	446320	226134	390646	338041	259366	183482	221101	217529
19 - Sicilia	1151833	911330	694909	756446	558029	617366	383159	523192	392405	367692	524746
20 - Sardegna	243981	201007	210885	236757	181071	125652	208806	136047	137299	138263	87301
21 - Prov. Aut. di Trento	298798	331915	183833	158804	184990	126441	162897	122301	150413	139724	82947
22 - Prov. Aut. di Bolzano	258481	369628	239384	231045	277046	194688	220177	234150	214555	210868	177713
<b>Centro-Nord</b>	<b>12943789</b>	<b>12940918</b>	<b>11828291</b>	<b>10341338</b>	<b>8615693</b>	<b>7805531</b>	<b>7509706</b>	<b>7028177</b>	<b>6744133</b>	<b>6110882</b>	<b>5478035</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4360935</b>	<b>4075420</b>	<b>3695280</b>	<b>3307415</b>	<b>2255053</b>	<b>2210121</b>	<b>2097731</b>	<b>2153022</b>	<b>1745285</b>	<b>1847637</b>	<b>1920252</b>
<b>Italia</b>	<b>17304724</b>	<b>17016338</b>	<b>15523571</b>	<b>13648753</b>	<b>10870746</b>	<b>10015652</b>	<b>9607437</b>	<b>9181199</b>	<b>8489418</b>	<b>7958519</b>	<b>7398287</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.25 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO INTERNO. TRASPORTO IN CONTO PROPRIO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1385969	1163206	1350975	1089798	921346	1039478	849035	739904	649353	607410	573852
02 - Valle d'Aosta	15527	24236	40992	18001	21375	36145	14245	25513	15468	13260	19167
03 - Lombardia	3567850	3293191	2900378	2734960	2328699	1886248	1867898	1896903	1855918	1665635	1400044
05 - Veneto	2429885	2626241	2271996	1830215	1746723	1523481	1613565	1470280	1364741	1350475	1219271
06 - Friuli-Venezia Giulia	432417	360149	461271	351626	269414	260204	144790	192181	154768	193777	148688
07 - Liguria	177104	205892	263517	222831	179209	143986	115856	175209	122952	111667	88025
08 - Emilia-Romagna	1439747	1482740	1499252	1428587	1206105	916968	1138010	999985	809914	716524	616610
09 - Toscana	1051750	1212040	1031489	1058446	527848	597619	456593	450354	464896	432975	393860
10 - Umbria	502442	386014	293233	287129	213352	129585	269485	226783	153864	137647	106259
11 - Marche	477476	570236	425587	426426	274230	193107	317247	254340	253231	198182	180519
12 - Lazio	836767	939722	676178	617597	515834	536046	366139	434893	335685	240657	323084
13 - Abruzzo	507258	555501	613875	393873	260115	205268	161281	140953	199753	170108	135429
14 - Molise	213217	131199	118476	118199	20081	51957	34894	45334	41210	40448	42781
15 - Campania	695640	859205	469451	478235	351413	308153	274512	288898	360886	379377	389029
16 - Puglia	705008	622249	982756	658075	469804	466805	468625	394864	437177	437698	358789
17 - Basilicata	161412	152840	135934	106877	102824	78861	163906	219125	181194	221923	128216
18 - Calabria	622621	500453	383725	413010	242571	405018	266733	218721	234487	189799	180452
19 - Sicilia	1126635	813192	639711	715704	533194	615518	390684	522842	385654	352505	524732
20 - Sardegna	235888	206606	194939	220047	181508	119362	201540	121288	120747	133953	87480
21 - Prov. Aut. di Trento	315431	341525	203228	180137	226802	170944	182910	112832	114821	105655	109080
22 - Prov. Aut. di Bolzano	319643	509693	377878	204992	246197	259424	204120	201277	204211	197646	183325
<b>Centro-Nord</b>	<b>12952008</b>	<b>13114885</b>	<b>11795974</b>	<b>10450745</b>	<b>8677134</b>	<b>7693235</b>	<b>7539893</b>	<b>7180454</b>	<b>6499822</b>	<b>5971510</b>	<b>5361784</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4267679</b>	<b>3841245</b>	<b>3538867</b>	<b>3104020</b>	<b>2161510</b>	<b>2250942</b>	<b>1962175</b>	<b>1952025</b>	<b>1961108</b>	<b>1925811</b>	<b>1846908</b>
<b>Italia</b>	<b>17219687</b>	<b>16956130</b>	<b>15334841</b>	<b>13554765</b>	<b>10838644</b>	<b>9944177</b>	<b>9502068</b>	<b>9132479</b>	<b>8460930</b>	<b>7897321</b>	<b>7208692</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.26 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO COMPLESSIVO. TRASPORTO IN CONTO PROPRIO. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	1403346	1188110	1370409	1093536	927368	1045256	875901	742514	659042	613928	580904
02 - Valle d'Aosta	15527	24525	41929	18001	22346	37214	15685	26601	16135	14024	19167
03 - Lombardia	3634979	3353243	3007667	2785983	2385062	1953923	1902579	1920785	1884584	1698325	1420229
05 - Veneto	2474614	2632091	2289842	1850102	1760946	1566120	1628393	1484847	1387100	1373869	1242254
06 - Friuli-Venezia Giulia	439940	365889	463290	356695	276744	266159	145694	192991	159948	196809	158615
07 - Liguria	179601	208223	267314	223789	187381	148712	118430	176479	132766	145374	88440
08 - Emilia-Romagna	1443379	1488059	1516573	1430666	1222965	921031	1145312	1009458	811493	717033	616880
09 - Toscana	1051771	1215341	1031733	1058446	538911	626518	457416	450354	465491	435597	394016
10 - Umbria	502442	390316	294193	287129	213352	129585	269485	226783	153864	137647	106259
11 - Marche	478951	572758	429812	426759	277230	199404	322135	258255	261058	201314	183083
12 - Lazio	838950	960389	676178	617597	515834	536046	366139	434893	335685	240657	323084
13 - Abruzzo	507258	555501	613875	418301	276137	207213	176924	145794	201953	203249	165854
14 - Molise	213217	131199	132547	118199	20081	51957	34894	45334	41210	40448	42781
15 - Campania	695640	859205	469451	478235	351413	308153	274512	288898	360886	379377	389029
16 - Puglia	705008	622249	982756	658075	469804	466982	468625	394864	437177	437698	358789
17 - Basilicata	161412	152840	135934	106877	102824	78861	163906	219125	181194	223982	128216
18 - Calabria	622621	500453	383725	413010	242571	405018	266733	218721	234487	189799	180452
19 - Sicilia	1126635	813192	639711	715704	533194	615518	390684	522842	385654	352858	524732
20 - Sardegna	236603	209234	196159	220896	181508	119659	201540	124778	120747	133953	87480
21 - Prov. Aut. di Trento	322967	341525	203228	180137	226802	178067	185064	124397	117732	105655	109080
22 - Prov. Aut. di Bolzano	327571	526579	384703	211237	254580	281119	217719	213579	211775	200725	190241
<b>Centro-Nord</b>	<b>13114038</b>	<b>13267048</b>	<b>11976871</b>	<b>10540077</b>	<b>8809521</b>	<b>7889154</b>	<b>7649952</b>	<b>7261936</b>	<b>6596673</b>	<b>6080957</b>	<b>5432252</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4268394</b>	<b>3843873</b>	<b>3554158</b>	<b>3129297</b>	<b>2177532</b>	<b>2253361</b>	<b>1977818</b>	<b>1960356</b>	<b>1963308</b>	<b>1961364</b>	<b>1877333</b>
<b>Italia</b>	<b>17382432</b>	<b>17110921</b>	<b>15531029</b>	<b>13669374</b>	<b>10987053</b>	<b>10142515</b>	<b>9627770</b>	<b>9222292</b>	<b>8559981</b>	<b>8042321</b>	<b>7309585</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.27 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO INTERNO. TRASPORTO IN CONTO TERZI. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	12527338	12669503	11301350	10878400	9311036	8160519	8033542	8182079	7761247	8158354	8265851
02 - Valle d'Aosta	87761	66688	189790	152046	140119	115722	138967	140325	194759	114406	177406
03 - Lombardia	24416567	21873020	25369970	21637058	20401259	19543653	19123601	18427853	17681570	19241718	19869611
05 - Veneto	15168113	13810998	16586211	12577072	11670158	12822790	11017108	10919454	11105786	11782915	12900508
06 - Friuli-Venezia Giulia	3316071	3043832	3004681	2656823	2357297	2540031	2278011	2402475	2445453	2282327	2690951
07 - Liguria	3481290	4245594	4073747	3352530	3302080	3283683	3514787	3764968	3254305	3583971	4099004
08 - Emilia-Romagna	16687802	15065460	15794940	14790609	12900164	12104999	11258668	12056981	11892849	12592675	12911894
09 - Toscana	11236942	8492210	8830089	8330301	6485364	7646657	6641463	6910452	6432569	7250606	7498757
10 - Umbria	2927477	3060908	2801978	3155135	2176626	2009437	1862670	2340517	1919836	2007809	2352384
11 - Marche	3875539	4017753	4137621	3200242	3197993	3038658	2481567	2699513	2391848	2876930	2773076
12 - Lazio	8240368	9506370	10239304	7611929	6777454	6273433	5858944	5800128	5224777	5379775	6387703
13 - Abruzzo	4255533	3775807	3450302	2986572	3068623	2891325	2322703	2288830	2191057	2051743	2293247
14 - Molise	943280	1266805	727936	633854	341218	407332	507302	615100	411186	550689	361775
15 - Campania	7500438	7555635	7481390	5389429	5351731	5838149	4868444	5030123	5737735	6213847	6784242
16 - Puglia	7060087	5984650	6191221	5515841	5494191	5823095	4553522	4530113	4828638	5131368	5235690
17 - Basilicata	1130926	1624885	1626827	893646	1194851	1125508	710252	845584	643899	904964	910799
18 - Calabria	2944152	3488234	2913499	2819927	1513460	1810140	2285286	1813273	1805620	1959368	2011930
19 - Sicilia	4372890	3921748	4240288	3117878	2285039	3246684	2430616	3233056	2680251	3394480	3631446
20 - Sardegna	1139654	1943203	1301517	1263929	914528	1029659	738077	974269	1077916	1193587	1116173
21 - Prov. Aut. di Trento	1667475	2013770	1962936	1755540	1020263	1023612	1151319	975115	1080789	1163796	1097802
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1587798	1204064	1698342	1468832	1036429	1222903	1027154	973841	1041776	983755	1149270
<b>Centro-Nord</b>	<b>105220541</b>	<b>99070170</b>	<b>105990959</b>	<b>91566517</b>	<b>80776242</b>	<b>79786097</b>	<b>74387801</b>	<b>75593701</b>	<b>72427564</b>	<b>77419037</b>	<b>82174217</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>29346960</b>	<b>29560967</b>	<b>27932980</b>	<b>22621076</b>	<b>20163641</b>	<b>22171892</b>	<b>18416202</b>	<b>19330348</b>	<b>19376302</b>	<b>21400046</b>	<b>22345302</b>
<b>Italia</b>	<b>134567501</b>	<b>128631137</b>	<b>133923939</b>	<b>114187593</b>	<b>100939883</b>	<b>101957989</b>	<b>92804003</b>	<b>94924049</b>	<b>91803866</b>	<b>98819083</b>	<b>104519519</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.28 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI DESTINAZIONE. TRASPORTO COMPLESSIVO. TRASPORTO IN CONTO TERZI. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	14143856	14386735	13310183	12196364	10141603	9070209	9306539	9157002	8895762	8884115	9150946
02 - Valle d'Aosta	97189	72853	231859	171185	140199	118021	172236	148797	219393	116514	185564
03 - Lombardia	26713550	23359876	28165581	23251879	22062378	21630194	20740710	19390203	18905366	20310085	21007202
05 - Veneto	16781663	15646690	18090928	13633679	12341693	13685450	11623351	11664411	11796449	12579043	13754365
06 - Friuli-Venezia Giulia	3636816	3242470	3331647	2834545	2490063	2749637	2369327	2515210	2531168	2505651	2848845
07 - Liguria	3724288	4565359	4338659	3508924	3531963	3510935	3817060	4099986	3494810	3763380	4320100
08 - Emilia-Romagna	18011040	16109434	17001068	15422098	13150053	12558356	11720796	12709987	12316180	13266959	13720190
09 - Toscana	11926760	8637225	9407512	8518087	6613202	7738712	6821313	7082970	6513088	7441677	7742989
10 - Umbria	3059364	3237922	2881714	3162765	2225285	2064989	1864371	2355549	1946821	2037985	2393143
11 - Marche	4334981	4213820	4208816	3265714	3259972	3140200	2544630	2816172	2477157	2926181	2871573
12 - Lazio	8846642	10041130	10661538	7983756	7012788	6417164	6172795	6144716	5309323	5632595	6486113
13 - Abruzzo	4662007	4011685	3489170	3239012	3132300	2912360	2400388	2354464	2237909	2127876	2413416
14 - Molise	943280	1266805	746540	633854	341218	407332	507302	615100	435447	559974	371932
15 - Campania	8056507	7657354	8298113	5490602	5542156	6072882	5371642	5337141	5939663	6704803	6962205
16 - Puglia	7749341	6195228	6485596	5796183	5532102	6084163	4804888	4757599	5000810	5371858	5332974
17 - Basilicata	1442402	1624885	1657114	952424	1239947	1125508	728734	847791	664231	905284	919714
18 - Calabria	2962760	3488234	2938578	2846180	1520535	1831397	2285286	1813273	1820570	1959368	2011930
19 - Sicilia	4511094	4146015	4370983	3229659	2285039	3358599	2430616	3309564	2680251	3551145	3663650
20 - Sardegna	1170256	1943203	1319330	1263929	914528	1077249	752429	974269	1085126	1196864	1124851
21 - Prov. Aut. di Trento	2261120	2418898	2507104	1828215	1163729	1240177	1398854	1223528	1290285	1280508	1183980
22 - Prov. Aut. di Bolzano	2436952	1808044	2342184	1967460	1443237	1511785	1437186	1312124	1463520	1317613	1430431
<b>Centro-Nord</b>	<b>115974221</b>	<b>107740456</b>	<b>116478793</b>	<b>97744671</b>	<b>85576165</b>	<b>85435829</b>	<b>79989168</b>	<b>80620655</b>	<b>77159322</b>	<b>82062306</b>	<b>87095441</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>31497647</b>	<b>30333409</b>	<b>29305424</b>	<b>23451843</b>	<b>20507825</b>	<b>22869490</b>	<b>19281285</b>	<b>20009201</b>	<b>19864007</b>	<b>22377172</b>	<b>22800672</b>
<b>Italia</b>	<b>147471868</b>	<b>138073865</b>	<b>145784217</b>	<b>121196514</b>	<b>106083990</b>	<b>108305319</b>	<b>99270453</b>	<b>100629856</b>	<b>97023329</b>	<b>104439478</b>	<b>109896113</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.29 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO INTERNO. TRASPORTO IN CONTO TERZI. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	13452978	12094169	11180875	10507922	9291688	8078727	8120288	8165820	7825421	7828637	8254480
02 - Valle d'Aosta	141748	76029	98017	52617	50230	44741	66330	80706	45057	25228	83403
03 - Lombardia	24308777	23074909	24979909	21934739	18849464	18817358	18161906	18673572	17712861	19267621	20003923
05 - Veneto	16456422	14857127	16788773	13677110	13121959	14196456	11168435	11393759	12076634	12152124	14122198
06 - Friuli-Venezia Giulia	3663248	3556514	4183274	3504231	2448498	2854802	2339910	2291032	2422025	2408440	2541312
07 - Liguria	4208909	4323830	5050140	4152434	4045349	3565835	3683602	3568442	3477076	3712747	3569103
08 - Emilia-Romagna	18160801	16511406	18693407	15863928	14404324	13997355	13260270	12827588	13226008	14002189	14652149
09 - Toscana	10701793	9544459	9149553	8988049	7117235	8046535	6978572	7909572	6780185	7006974	7827683
10 - Umbria	3444776	3121774	3134225	3584541	2267433	2206814	1706166	2203759	2140067	2186839	2391793
11 - Marche	3812735	4132560	4199232	2830467	2978908	2815955	2221826	2460338	2426752	2702877	2719045
12 - Lazio	7416998	8285346	8104971	5232493	5319796	5202949	5380101	5599624	4734886	4896242	6002238
13 - Abruzzo	3971583	3238559	3055964	3182333	2966365	2725108	2188403	2031378	2013620	2009576	2279624
14 - Molise	613887	973983	695138	490105	244572	686895	501963	402998	389818	601436	658196
15 - Campania	6641336	6510623	5777990	4617447	4435285	5541805	4528361	4777468	4933686	6177439	6049682
16 - Puglia	6771144	5986094	7039376	6104338	6250196	5151819	4774855	4580656	4616316	5286943	4801750
17 - Basilicata	1229771	1491767	1151606	1083036	1133527	1172367	874753	1043789	598804	1039684	1196975
18 - Calabria	1483415	2197534	1826751	1588859	1091677	946253	1414586	1087272	1018862	1298955	1369401
19 - Sicilia	3974971	3380233	4083689	2785664	1970880	2920219	2419940	2827345	2669553	3047071	3105312
20 - Sardegna	1110983	1950708	1218974	1133492	878868	946284	725566	995958	921756	1112284	965935
21 - Prov. Aut. di Trento	1705527	2072531	2021275	1745203	1203280	1189035	1318763	1060328	962747	1251179	1093367
22 - Prov. Aut. di Bolzano	1295696	1250980	1490799	1128585	870348	850673	969407	942647	811732	804598	831950
<b>Centro-Nord</b>	<b>108770408</b>	<b>102901634</b>	<b>109074450</b>	<b>93202319</b>	<b>81968512</b>	<b>81867235</b>	<b>75375576</b>	<b>77177187</b>	<b>74641451</b>	<b>78245695</b>	<b>84092644</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>25797090</b>	<b>25729501</b>	<b>24849488</b>	<b>20985274</b>	<b>18971370</b>	<b>20090750</b>	<b>17428427</b>	<b>17746864</b>	<b>17162415</b>	<b>20573388</b>	<b>20426875</b>
<b>Italia</b>	<b>134567498</b>	<b>128631135</b>	<b>133923938</b>	<b>114187593</b>	<b>100939882</b>	<b>101957985</b>	<b>92804003</b>	<b>94924051</b>	<b>91803866</b>	<b>98819083</b>	<b>104519519</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.30 MERCI TRASPORTATE PER TERRITORIO DI ORIGINE. TRASPORTO COMPLESSIVO. TRASPORTO IN CONTO TERZI. MIGLIAIA DI T/KM**

Regione	Anni										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	15387957	14057617	13542896	11988859	10478055	9467020	9668721	9049103	8787580	8796040	9151545
02 - Valle d'Aosta	203734	93215	104280	78787	50230	47320	66330	107902	105003	25228	148386
03 - Lombardia	26791584	24961051	27426725	23467942	20722683	20892530	19745892	19738967	18936437	20203873	21191912
05 - Veneto	17611148	16379246	18458529	14511624	13774869	15361695	12275462	12339734	13061223	13018448	15244793
06 - Friuli-Venezia Giulia	4107303	3929102	4417050	3706671	2729310	3120476	2522144	2413587	2475165	2635854	2721732
07 - Liguria	4506064	4570278	5407874	4529228	4219863	3689002	3895187	3795598	3622277	3856729	3853199
08 - Emilia-Romagna	19701536	17669074	20273439	16623222	14931082	14598565	13787327	13595342	13784314	14481989	15251004
09 - Toscana	11630205	9822778	9645077	9221555	7217511	8322782	7430148	8265080	7017012	7403704	8184971
10 - Umbria	3593694	3188082	3179368	3592562	2274958	2250073	1715822	2233093	2186192	2217253	2503073
11 - Marche	4118583	4328790	4557610	2975024	3007419	3011220	2417489	2619531	2625241	2910124	2818496
12 - Lazio	7890970	8514354	8430150	5465212	5608953	5346993	5522906	5821590	4879096	5108825	6178596
13 - Abruzzo	4427484	3635364	3228457	3359618	3096907	2894066	2379308	2154185	2093300	2133520	2361293
14 - Molise	629187	973983	759479	491620	244572	686895	501963	402998	389818	637511	697649
15 - Campania	7285336	6917773	6593323	4883098	4676483	5872014	5056967	5275115	5466844	6726053	6308149
16 - Puglia	7565089	6407486	7394578	6319562	6302690	5429072	4991478	4749549	4751537	5455515	5048586
17 - Basilicata	1333609	1583737	1224979	1185679	1133527	1197791	1027978	1084528	656279	1056904	1228099
18 - Calabria	1535316	2197534	1855907	1588859	1091677	946253	1424686	1087272	1028866	1298955	1403850
19 - Sicilia	4140269	3535080	4257894	2838875	1974311	3178676	2624671	2874280	2785011	3243287	3283761
20 - Sardegna	1110983	1950708	1469640	1133492	878868	1029939	745952	1027101	921756	1112284	975478
21 - Prov. Aut. di Trento	2165503	2457561	2564122	1850042	1329804	1461645	1584892	1255483	1096382	1394420	1222940
22 - Prov. Aut. di Bolzano	2267888	2057355	2186542	1667223	1369133	1214786	1397188	1346931	1351905	1190230	1154187
<b>Centro-Nord</b>	<b>119976169</b>	<b>112028503</b>	<b>120193662</b>	<b>99677951</b>	<b>87713870</b>	<b>88784107</b>	<b>82029508</b>	<b>82581941</b>	<b>79927827</b>	<b>83242717</b>	<b>89624834</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>28027273</b>	<b>27201665</b>	<b>26784257</b>	<b>21800803</b>	<b>19399035</b>	<b>21234706</b>	<b>18753003</b>	<b>18655028</b>	<b>18093411</b>	<b>21664029</b>	<b>21306865</b>
<b>Italia</b>	<b>148003442</b>	<b>139230168</b>	<b>146977919</b>	<b>121478754</b>	<b>107112905</b>	<b>110018813</b>	<b>100782511</b>	<b>101236969</b>	<b>98021238</b>	<b>104906746</b>	<b>110931699</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.31 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM. VALORI IN MIGLIAIA**

Regione	Anni															
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 - Piemonte	948	931	975	-	912	1018	1096	1093	991	993	1039	1091	1014	993	1011	969
02 - Valle d'Aosta	18	21	20	-	24	21	22	23	23	27	26	23	27	25	21	30
03 - Lombardia	1924	1919	1979	-	2027	2109	2068	2244	2154	2227	2237	2213	2123	2231	2288	2295
05 - Veneto	890	842	876	-	1085	907	946	950	872	965	1035	905	969	967	950	1030
06 - Friuli-Venezia Giulia	252	235	243	-	242	232	244	265	224	250	250	284	252	278	262	277
07 - Liguria	621	694	626	-	565	584	687	591	619	608	650	604	588	574	605	559
08 - Emilia-Romagna	952	863	884	-	973	902	906	968	991	993	1042	927	950	936	978	986
09 - Toscana	831	863	802	-	800	895	880	910	822	876	820	777	819	799	816	857
10 - Umbria	158	130	141	-	141	156	130	150	159	147	132	128	119	101	109	134
11 - Marche	231	214	207	-	232	234	202	204	228	196	220	232	202	223	217	210
12 - Lazio	1683	1721	1713	-	1869	1782	1828	1932	1927	2084	2018	1770	2010	1928	2070	2102
13 - Abruzzo	210	180	175	-	193	168	213	181	196	203	205	185	218	206	183	210
14 - Molise	36	30	40	-	31	29	34	32	41	38	41	41	27	45	31	38
15 - Campania	1183	1101	1120	-	1081	1121	1138	1082	1190	1176	1101	1142	1065	1268	1191	1112
16 - Puglia	446	441	449	-	381	427	447	470	474	482	410	382	467	459	408	495
17 - Basilicata	71	80	68	-	73	81	77	78	70	70	57	59	62	60	53	62
18 - Calabria	225	252	235	-	239	240	224	254	251	245	195	231	221	194	210	190
19 - Sicilia	702	757	772	-	657	790	861	821	754	705	747	769	654	672	734	703
20 - Sardegna	230	221	240	-	200	212	216	219	241	271	245	237	285	256	215	255
21 - Provincia Autonoma di Trento	74	76	77	-	83	100	83	101	95	101	102	93	91	93	90	113
22 - Provincia Autonoma di Bolzano	142	135	165	-	155	161	144	169	175	202	194	204	215	226	227	230
<b>Centro-Nord</b>	<b>8724.0</b>	<b>8644.0</b>	<b>8708.0</b>	-	<b>9108.0</b>	<b>9101.0</b>	<b>9236.0</b>	<b>9600.0</b>	<b>9280.0</b>	<b>9669.0</b>	<b>9765.0</b>	<b>9251.0</b>	<b>9379.0</b>	<b>9374.0</b>	<b>9644.0</b>	<b>9792.0</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>3103.0</b>	<b>3062.0</b>	<b>3099.0</b>	-	<b>2855.0</b>	<b>3068.0</b>	<b>3210.0</b>	<b>3137.0</b>	<b>3217.0</b>	<b>3190.0</b>	<b>3001.0</b>	<b>3046.0</b>	<b>2999.0</b>	<b>3160.0</b>	<b>3025.0</b>	<b>3065.0</b>
<b>Italia</b>	<b>11827.0</b>	<b>11706.0</b>	<b>11807.0</b>	-	<b>11963.0</b>	<b>12169.0</b>	<b>12446.0</b>	<b>12737.0</b>	<b>12497.0</b>	<b>12859.0</b>	<b>12766.0</b>	<b>12297.0</b>	<b>12378.0</b>	<b>12534.0</b>	<b>12669.0</b>	<b>12857.0</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.32 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM. TASSI PER 100 PERSONE CON LE STESSE CARATTERISTICHE**

Regione	Anni															
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 - Piemonte	25.6	25.2	26.2	-	24.1	26.8	28.8	28.5	25.7	25.7	27.0	28.3	26.3	25.7	26.2	25.2
02 - Valle d'Aosta	17.2	20.0	19.2	-	22.2	19.5	20.2	21.1	21.2	25.0	23.3	20.8	24.6	22.6	18.6	26.8
03 - Lombardia	24.5	24.3	24.8	-	24.9	25.7	25.1	27.0	25.7	26.3	26.7	26.2	24.9	26.0	26.5	26.6
05 - Veneto	22.8	21.4	22.0	-	26.8	22.3	23.1	22.9	20.8	22.9	24.7	21.5	22.9	22.8	22.4	24.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	24.1	22.5	23.1	-	22.9	21.9	23.0	24.8	20.9	23.3	23.4	26.6	23.5	25.9	24.4	25.9
07 - Liguria	44.3	49.6	44.7	-	39.9	40.8	48.1	41.4	43.2	42.5	46.1	42.8	41.7	40.8	43.1	40.1
08 - Emilia-Romagna	27.1	24.4	24.7	-	26.7	24.6	24.5	26.0	26.3	26.1	27.4	24.3	24.8	24.3	25.3	25.5
09 - Toscana	26.9	27.8	25.7	-	25.2	28.1	27.5	28.2	25.3	26.8	25.1	23.7	25.0	24.4	24.8	26.1
10 - Umbria	21.8	17.9	19.0	-	18.7	20.5	17.1	19.4	20.4	18.7	17.0	16.5	15.3	12.9	14.0	17.2
11 - Marche	18.0	16.6	15.9	-	17.5	17.6	15.1	15.1	16.7	14.3	16.3	17.1	14.9	16.5	16.0	15.5
12 - Lazio	38.2	38.9	38.4	-	41.2	39.0	38.6	40.3	39.8	42.6	41.9	36.4	40.4	38.0	40.5	41.2
13 - Abruzzo	19.3	16.3	15.7	-	17.1	14.8	18.7	15.7	16.8	17.3	17.7	15.9	18.6	17.6	15.6	18.0
14 - Molise	13.0	10.9	14.2	-	10.9	10.3	12.1	11.3	14.6	13.5	14.9	14.8	9.8	16.1	11.1	13.9
15 - Campania	25.2	23.3	23.5	-	22.4	23.2	23.5	22.2	24.3	23.9	22.4	23.1	21.4	25.3	23.8	22.2
16 - Puglia	13.2	13.0	13.2	-	11.0	12.3	12.9	13.5	13.6	13.8	11.6	10.8	13.2	13.0	11.5	14.0
17 - Basilicata	14.0	15.7	13.3	-	14.3	15.8	15.0	15.1	13.6	13.7	11.3	11.7	12.1	11.9	10.5	12.2
18 - Calabria	13.3	14.8	13.7	-	13.9	14.0	13.1	14.7	14.5	14.1	11.4	13.6	12.9	11.3	12.2	11.1
19 - Sicilia	16.9	18.2	18.4	-	15.5	18.6	20.2	19.2	17.6	16.4	17.2	17.7	15.0	15.3	16.7	16.0
20 - Sardegna	16.3	15.6	16.8	-	13.9	14.6	14.8	15.0	16.4	18.4	16.7	16.2	19.4	17.4	14.6	17.3
21 - Provincia Autonoma di Trento	18.4	18.5	18.7	-	19.8	23.5	19.3	23.2	21.6	22.7	23.0	20.8	20.2	20.5	19.8	24.7
22 - Provincia Autonoma di Bolzano	36.9	34.8	42.3	-	39.1	40.3	35.4	41.1	42.0	48.0	46.0	47.9	50.1	52.3	52.2	52.5
<b>Centro-Nord</b>	<b>28.3</b>	<b>28.1</b>	<b>27.8</b>	-	<b>28.8</b>	<b>28.6</b>	<b>28.5</b>	<b>29.4</b>	<b>28.3</b>	<b>29.4</b>	<b>29.6</b>	<b>27.5</b>	<b>28.2</b>	<b>27.7</b>	<b>28.6</b>	<b>29.2</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>18.0</b>	<b>17.7</b>	<b>17.8</b>	-	<b>16.2</b>	<b>17.4</b>	<b>18.1</b>	<b>17.6</b>	<b>18.0</b>	<b>17.8</b>	<b>16.8</b>	<b>17.0</b>	<b>16.6</b>	<b>17.5</b>	<b>16.7</b>	<b>17.0</b>
<b>Italia</b>	<b>26.4</b>	<b>26.0</b>	<b>26.3</b>	-	<b>26.6</b>	<b>27.2</b>	<b>27.4</b>	<b>27.9</b>	<b>27.2</b>	<b>28.1</b>	<b>28.1</b>	<b>26.7</b>	<b>26.7</b>	<b>27.2</b>	<b>27.9</b>	<b>28.3</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.33 PERSONE DI 14 ANNI E OLTRE CHE UTILIZZANO L'AUTOBUS, IL FILOBUS E IL TRAM SECONDO IL SESSO. VALORI IN MIGLIAIA E TASSI PER 100 PERSONE CON LE STESSO CARATTERISTICHE. TOTALE ITALIA**

Italia	Anni															
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>Valori assoluti</b>															
- Femmine	6916.0	6952.0	6927.0	-	7064.0	7203.0	7251.0	7492.0	7266.0	7449.0	7481.0	7161.0	7138.0	7208.0	7333.0	7326.0
- Maschi	4912.0	4754.0	4880.0	-	4898.0	4967.0	5195.0	5244.0	5231.0	5411.0	5284.0	5138.0	5240.0	5326.0	5334.0	5531.0
<b>Totale</b>	<b>11828.0</b>	<b>11706.0</b>	<b>11807.0</b>	<b>-</b>	<b>11962.0</b>	<b>12170.0</b>	<b>12446.0</b>	<b>12736.0</b>	<b>12497.0</b>	<b>12860.0</b>	<b>12766.0</b>	<b>12299.0</b>	<b>12377.0</b>	<b>12534.0</b>	<b>12667.0</b>	<b>12857.0</b>
	<b>Tassi</b>															
- Femmine	27.1	27.2	26.9	-	27.1	27.4	27.5	28.1	27.1	27.6	27.8	26.5	26.3	26.4	26.8	26.9
- Maschi	20.9	20.1	20.4	-	20.2	20.3	21.1	21.2	21.0	21.6	21.3	20.6	20.8	21.0	21.0	21.8
<b>Totale</b>	<b>24.1</b>	<b>23.8</b>	<b>23.8</b>	<b>-</b>	<b>23.8</b>	<b>24.0</b>	<b>24.4</b>	<b>24.8</b>	<b>24.1</b>	<b>24.7</b>	<b>24.7</b>	<b>23.7</b>	<b>23.7</b>	<b>23.8</b>	<b>24.0</b>	<b>24.4</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

### Tabella A.2.34 NUMERO DI INCIDENTI PER REGIONE

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	15892	16953	17994	16111	15553	15126	14871	14643	13152	13742	13580	13254	12175	11259	11445	11134	10905	10823	10832
02 - Valle d'Aosta	434	447	453	413	418	379	393	364	301	359	370	299	295	315	295	283	285	256	267
03 - Lombardia	49946	54071	54024	51101	48627	46654	46173	44688	41827	40100	39322	37130	35612	33997	33176	32774	32785	32552	32553
05 - Veneto	19725	21790	20745	19213	18895	18378	19261	18378	16744	15643	15651	15564	14365	13794	13958	13867	14034	13844	14106
06 - Friuli-Venezia Giulia	5800	5925	5899	5563	5303	5015	5065	5022	4771	4494	3933	3604	3540	3304	3316	3538	3455	3468	3351
07 - Liguria	8994	10402	10555	10021	9723	9877	10085	9987	9428	9654	9702	9292	8769	8773	8387	8415	8282	8680	8286
08 - Emilia-Romagna	25961	27457	27272	26454	25894	24250	23950	23074	21744	20411	20153	20415	18321	18136	17455	17385	17406	17362	16597
09 - Toscana	18246	22445	22240	22798	21203	21133	20826	20209	18803	18362	18865	18672	17077	16231	16654	15863	16507	16099	15823
10 - Umbria	3716	4181	4116	3861	3721	3464	3581	3573	3074	2913	2856	2363	2402	2258	2285	2382	2361	2385	
11 - Marche	7883	8316	8612	8405	7597	7213	7577	7149	6919	6617	6728	6535	5482	5549	5422	5333	5185	5484	5216
12 - Lazio	28772	33024	32569	31366	32959	32618	31344	29761	27735	28186	27810	26892	23745	22168	20589	20227	19939	19590	18613
13 - Abruzzo	4740	5574	5495	5286	4977	4814	4665	4253	3981	3853	4099	4058	3671	3603	3429	3217	3037	2946	3145
14 - Molise	1094	1033	877	743	568	552	557	512	577	530	657	639	581	507	511	461	479	510	478
15 - Campania	7066	10309	12232	11386	10220	11508	10968	11278	11529	11745	11129	10225	9698	9103	9182	9111	9780	9922	9721
16 - Puglia	6003	11188	11550	11029	10526	11235	11583	11776	12024	12812	12479	12101	10287	10202	9499	9524	9854	9786	9693
17 - Basilicata	1148	911	918	888	835	889	921	900	954	942	1147	1054	949	888	936	936	945	848	979
18 - Calabria	3298	4388	4705	4420	4053	3921	3717	3526	3354	3457	3378	2989	2772	2773	2659	2733	2851	2910	2929
19 - Sicilia	12311	15389	15805	14747	13813	14412	14203	14173	14347	14044	14255	13283	11790	11823	11366	10864	11067	11056	11019
20 - Sardegna	4165	5042	5332	4894	5200	5089	5034	4481	4408	4665	4206	3785	3472	3664	3492	3537	3508	3425	3461
21 - Prov. Aut. di Trento	1766	2130	2039	1810	1717	1909	1917	1908	1701	1480	1496	1514	1497	1479	1415	1408	1361	1356	1393
22 - Prov. Aut. di Bolzano	2074	2125	1970	1762	1688	1575	1433	1216	1352	1235	1124	1477	1767	1690	1587	1644	1744	1655	1706
<b>Centro-Nord</b>	<b>189209</b>	<b>209266</b>	<b>208488</b>	<b>198878</b>	<b>193298</b>	<b>187591</b>	<b>186476</b>	<b>179972</b>	<b>167789</b>	<b>163357</b>	<b>161647</b>	<b>157504</b>	<b>145008</b>	<b>139097</b>	<b>135957</b>	<b>134156</b>	<b>134270</b>	<b>133530</b>	<b>131128</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>39825</b>	<b>53834</b>	<b>56914</b>	<b>53393</b>	<b>50192</b>	<b>52420</b>	<b>51648</b>	<b>50899</b>	<b>51174</b>	<b>52048</b>	<b>51350</b>	<b>48134</b>	<b>43220</b>	<b>42563</b>	<b>41074</b>	<b>40383</b>	<b>41521</b>	<b>41403</b>	<b>41425</b>
<b>Italia</b>	<b>229034</b>	<b>263100</b>	<b>265402</b>	<b>252271</b>	<b>243490</b>	<b>240011</b>	<b>238124</b>	<b>230871</b>	<b>218963</b>	<b>215405</b>	<b>212997</b>	<b>205638</b>	<b>188228</b>	<b>181660</b>	<b>177031</b>	<b>174539</b>	<b>175791</b>	<b>174933</b>	<b>172553</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

**Tabella A.2.35 PERSONE MORTE IN INCIDENTI STRADALI PER REGIONE**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	630	563	591	569	495	453	404	392	332	317	327	320	286	259	265	246	247	279	251
02 - Valle d'Aosta	21	16	21	16	17	13	6	10	10	8	11	9	11	7	13	7	3	8	12
03 - Lombardia	1047	1073	1041	977	863	821	877	774	680	603	565	532	549	438	448	478	434	423	483
05 - Veneto	714	693	650	711	554	555	553	538	458	339	396	369	376	299	325	315	344	301	311
06 - Friuli-Venezia Giulia	190	207	203	186	153	167	142	124	110	117	103	84	85	83	100	70	67	69	77
07 - Liguria	140	173	153	131	125	110	118	91	87	76	84	80	88	85	58	89	58	87	124
08 - Emilia-Romagna	789	813	789	756	681	635	539	531	523	422	401	400	380	344	327	326	307	378	316
09 - Toscana	428	501	487	434	398	362	353	322	296	279	306	265	253	224	250	247	249	269	239
10 - Umbria	156	117	112	127	104	96	100	92	82	75	79	61	50	61	47	64	35	48	48
11 - Marche	189	228	209	193	185	150	171	147	132	117	109	129	99	86	100	93	100	96	87
12 - Lazio	663	731	770	582	651	594	575	527	493	494	450	425	385	366	371	370	347	356	338
13 - Abruzzo	184	168	185	154	141	134	165	119	96	93	79	83	92	70	77	84	76	69	76
14 - Molise	34	37	30	42	24	29	32	20	27	21	28	19	19	26	27	22	17	27	15
15 - Campania	303	357	341	388	408	368	324	320	329	288	254	243	242	273	233	235	218	242	206
16 - Puglia	374	462	448	444	455	428	409	366	353	301	292	271	267	224	231	232	254	236	201
17 - Basilicata	60	59	69	49	40	57	59	37	35	46	48	37	51	22	41	43	42	33	45
18 - Calabria	143	173	168	151	159	163	185	128	120	135	138	104	123	98	101	94	117	100	127
19 - Sicilia	296	365	391	350	379	400	383	356	364	325	279	271	229	254	209	225	192	208	210
20 - Sardegna	166	212	196	173	166	166	180	150	125	121	106	100	95	123	98	110	106	90	105
21 - Prov. Aut. di Trento	36	51	42	63	58	42	48	33	30	25	29	23	38	28	28	42	32	29	30
22 - Prov. Aut. di Bolzano	86	97	84	67	66	75	46	54	43	35	30	35	35	31	32	36	38	30	33
<b>Centro-Nord</b>	<b>5089</b>	<b>5263</b>	<b>5152</b>	<b>4812</b>	<b>4350</b>	<b>4073</b>	<b>3932</b>	<b>3635</b>	<b>3276</b>	<b>2907</b>	<b>2890</b>	<b>2732</b>	<b>2635</b>	<b>2311</b>	<b>2364</b>	<b>2383</b>	<b>2261</b>	<b>2373</b>	<b>2349</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>1560</b>	<b>1833</b>	<b>1828</b>	<b>1751</b>	<b>1772</b>	<b>1745</b>	<b>1737</b>	<b>1496</b>	<b>1449</b>	<b>1330</b>	<b>1224</b>	<b>1128</b>	<b>1118</b>	<b>1090</b>	<b>1017</b>	<b>1045</b>	<b>1022</b>	<b>1005</b>	<b>985</b>
<b>Italia</b>	<b>6649</b>	<b>7096</b>	<b>6980</b>	<b>6563</b>	<b>6122</b>	<b>5818</b>	<b>5669</b>	<b>5131</b>	<b>4725</b>	<b>4237</b>	<b>4114</b>	<b>3860</b>	<b>3753</b>	<b>3401</b>	<b>3381</b>	<b>3428</b>	<b>3283</b>	<b>3378</b>	<b>3334</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

## Appendice

## BIBLIOGRAFIA

Di Giacinto, V., Micucci, G., & Montanaro, P. L'impatto macroeconomico delle infrastrutture: una rassegna della letteratura e un'analisi empirica per l'Italia. QA Rivista dell'Associazione Rossi-Doria. 2012

Ferrarese, C., Nannariello, G.. Fondi strutturali: un'analisi della concentrazione degli interventi su base regionale, Scienze Regionali, 2016, n. 1: 57-76; Dal Bianco A., Fratesi U. Resilienza territoriale e politiche per la competitività: la Lombardia nella programmazione 2007-2013. Scienze Regionali, 2020, n. 1: 55-90.

Petraglia C., Pierucci E., Scalera D., Interregional redistribution and risk sharing through public budget. The case of Italy in times of crisis (2000-2016), Structural Change and Economic Dynamics, 2020, 53: 162-169.

Petraglia C., Scalera D., Interregional net fiscal flows in years 2007-2015. Italy and Germany at the mirror , PoliticaEconomica - Journal of Economic Policy, 2019, 35(2): 243-266

Petraglia C., Provenzano G.L.C., Divergenza e convergenza nelle periferie d'Europa. La Politica di coesione non può essere lasciata sola. In: L'impatto della politica di coesione in Europa e in Italia, Documento di Valutazione n.11, Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica. 2018

SVIMEZ, Regionalismo differenziato e diritti di cittadinanza in un Paese diviso, maggio 2019.





**Analisi settoriali supportate dai dati CPT**  
**Trasporti**





## INDICE

<b>CAPITOLO 1 - I DATI DI FONTE CPT</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>5</b>
<b>1.1 PREMESSA METODOLOGICA</b>	<b>5</b>
<b>1.2 QUANTO SI È SPESO</b>	<b>8</b>
<b>1.3 QUANTO SI È INVESTITO</b>	<b>15</b>
<b>1.4 CHI HA SPESO</b>	<b>19</b>
<b>1.5 QUALE RUOLO PER LE REALTÀ LOCALI</b>	<b>34</b>
<b>CAPITOLO 2 - IL SETTORE ALTRI TRASPORTI: L'ANALISI DI CONTESTO</b>	<b>41</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>41</b>
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>41</b>
<b>2.1 LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE</b>	<b>42</b>
2.1.1 <i>La dotazione infrastrutturale ferroviaria</i>	42
2.1.2 <i>La dotazione infrastrutturale marittima</i>	45
2.1.3 <i>La dotazione infrastrutturale per il trasporto aereo</i>	47
<b>2.2 L'UTILIZZO DEI MEZZI DI TRASPORTO</b>	<b>48</b>
2.2.1 <i>Il trasporto ferroviario e stradale di passeggeri</i>	48
2.2.2 <i>Il trasporto aereo di passeggeri</i>	51
2.2.3 <i>Il trasporto marittimo di passeggeri</i>	52
2.2.4 <i>Trasporto delle merci</i>	52
<b>2.3 L'ADEGUATEZZA DEI TRASPORTI ALLE ESIGENZE DEGLI UTENTI</b>	<b>54</b>
<b>2.4 IL TRASPORTO URBANO</b>	<b>58</b>
<b>CONCLUSIONI</b>	<b>60</b>
<b>CAPITOLO 3 - LE POLITICHE DI COESIONE: PRIME EVIDENZE DI ADDIZIONALITÀ NEL SETTORE "ALTRI TRASPORTI"</b>	<b>63</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>63</b>
<b>3.1 PREMESSA METODOLOGICA</b>	<b>64</b>
<b>3.2 IL CONTESTO</b>	<b>70</b>
<b>3.3 LA DELIMITAZIONE DEI CONFINI DEL SETTORE "ALTRI TRASPORTI"</b>	<b>71</b>
<b>3.4 LE SPESE DEL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" E LE POLITICHE DI COESIONE</b>	<b>79</b>
<b>3.5 IL CONFRONTO TRA LE RISORSE AGGIUNTIVE DELLE POLITICHE DI COESIONE E LE RISORSE ODINARIE</b>	<b>86</b>
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI NELLA REGIONE BASILICATA</b>	<b>93</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>93</b>
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>94</b>
<b>F.1 BREVI CENNI ALLA STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE</b>	<b>94</b>
<i>Individuazione e mappatura delle aree interne</i>	95
<i>Il caso Basilicata</i>	97
<b>F.2 ANALISI DI CONTESTO</b>	<b>99</b>
F.2.1 <i>Indicatori di contesto rispetto al grado di perifericità</i>	100
F.2.2 <i>Indicatori di contesto nelle Aree Interne di sperimentazione</i>	103
<b>F.3 LA SPESA IN TRASPORTI E VIABILITÀ PER I COMUNI DELLA BASILICATA</b>	<b>107</b>
<b>F.4 COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLE POLITICHE DI COESIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA VIABILITÀ PER TIPOLOGIA DI FONDI NEI COMUNI DELLA BASILICATA</b>	<b>111</b>
F.4.1 <i>La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità</i>	111
F.4.2 <i>La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità</i>	116

<b>F.5</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>120</b>
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO: PRIMI RISULTATI DI SPERIMENTAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI DEL PROTOTIPO DI MODELLO ECONOMETRICO DI REGIONAL FORECASTING DELLA REGIONE CAMPANIA</b>		
	<b>ABSTRACT</b>	<b>123</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>132</b>
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE DEGLI ALTRI TRASPORTI NEL LAZIO ATTRAVERSO I DATI CPT</b>		
	<b>ABSTRACT</b>	<b>133</b>
<b>F.1</b>	<b>LA SPESA NEL SETTORE DEI TRASPORTI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (PA) E DEL SETTORE PUBBLICO ALLARGATO (SPA)</b>	<b>133</b>
	<i>F.1.1 La spesa corrente e in conto capitale nel settore altri trasporti</i>	<i>136</i>
	<i>F.1.2 Le principali categorie economiche della spesa per altri trasporti nella PA</i>	<i>139</i>
<b>F.2</b>	<b>IL FONDO NAZIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E I CRITERI DI RIPARTIZIONE TRA LE REGIONI</b>	<b>143</b>
	<i>F.2.1 Il fondo nazionale per il trasporto pubblico.</i>	<i>143</i>
	<i>F.2.2 La quota del Fondo TPL della Regione Lazio.</i>	<i>145</i>
	<i>F.2.3 I criteri di riparto regionale</i>	<i>145</i>
<b>F.3</b>	<b>IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DELLA REGIONE LAZIO</b>	<b>147</b>
	<i>F.3.1 Aspetti generali</i>	<i>147</i>
	<i>F.3.2 La tariffazione integrata nella Regione Lazio</i>	<i>148</i>
	<b>APPENDICE: GLI SCHEMI TARIFFARI IN VIGORE DEL SISTEMA METREBUS</b>	<b>150</b>
<b>F.4</b>	<b>IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL LAZIO NEL 2017: INDICATORI ECONOMICI E DI ATTIVITÀ</b>	<b>154</b>
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO - IL TPL IN LOMBARDIA TRA RETE DELLE AGENZIE REGIONALI ED AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO. ANALISI E VALUTAZIONI ATTRAVERSO L'UTILIZZO INTEGRATO DEI DATI CPT</b>		
	<b>ABSTRACT</b>	<b>157</b>
	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>157</b>
<b>F.1</b>	<b>LE AGENZIE PER IL TPL: FINALITÀ E ATTIVITÀ</b>	<b>158</b>
<b>F.2</b>	<b>UNO SGUARDO D'INSIEME SECONDO IL SISTEMA CPT</b>	<b>159</b>
<b>F.3</b>	<b>IL CASO LOMBARDO: GLI ENTI NON CENSITI NEL SISTEMA CPT</b>	<b>162</b>
	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>166</b>
<b>FOCUS DI APPROFONDIMENTO - REGIONE PUGLIA, LA RIFORMA DEL TPL E I COSTI STANDARD</b>		
	<b>ABSTRACT</b>	<b>169</b>
<b>F.1</b>	<b>LA POSIZIONE EUROPEA</b>	<b>169</b>
<b>F.2</b>	<b>ALCUNE ESPERIENZE EUROPEE</b>	<b>171</b>
<b>F.3</b>	<b>LA SITUAZIONE ITALIANA</b>	<b>172</b>
<b>F.4</b>	<b>I COSTI STANDARD</b>	<b>176</b>
<b>F.5</b>	<b>IL CASO DELLA PUGLIA</b>	<b>177</b>
<b>F.6</b>	<b>OSSERVAZIONI CONCLUSIVE</b>	<b>182</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>184</b>
	<b>APPENDICE AL CAPITOLO 1</b>	<b>185</b>
	<b>APPENDICE AL CAPITOLO 2</b>	<b>189</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>205</b>
	<b>SIITOGRAFIA</b>	<b>209</b>



## CAPITOLO 1 - I DATI DI FONTE CPT

### ABSTRACT

Il presente lavoro ha lo scopo di analizzare attraverso i dati dei Conti Pubblici Territoriali (CPT) come si è articolata la spesa del settore degli "altri trasporti" in Italia, il quale comprende le spese "per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi i porti, gli aeroporti, le stazioni, gli interporti; la vigilanza e regolamentazione dell'utenza (registrazioni, autorizzazioni, ispezioni, regolamentazioni sulla sicurezza, condizioni dei mezzi di trasporto, indagini sugli incidenti), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio di trasporto. Comprende le spese connesse al finanziamento e alla gestione di linee di trasporto pubblico, anche su strada, nonché le sovvenzioni per l'esercizio e le strutture delle ferrovie in concessione." I soggetti che i CPT includono sono non solo le Pubbliche Amministrazioni (Amministrazioni centrali, regionali e locali) ma anche tutti gli enti appartenenti alla componente allargata del settore pubblico, tra cui le società partecipate (Imprese pubbliche nazionali e locali).

Le domande di ricerca si sono focalizzate principalmente sull'individuazione di quanto sia stata la spesa effettuata sul territorio, quanto sia stata la spesa per investimenti e di quali siano stati i soggetti erogatori della spesa stessa, per concludere con un approfondimento su particolari soggetti, le Imprese pubbliche locali, che nel settore oggetto di studio ricoprono particolare rilevanza. I dati di spesa (spesa primaria corrente; spesa in conto capitale e spesa primaria totale) sono stati opportunamente nettizzati dalle partite finanziarie e deflazionati a prezzi 2015, al fine di poter approssimare meglio l'effettiva parte di spesa erogata per beni, servizi e investimenti. Il periodo oggetto di studio è stato quello 2000-2018.

Per quanto attiene ai risultati, la spesa primaria totale netta a prezzi costanti ha fatto emergere come a livello territoriale pro capite esistano evidenti divari, mentre a livello dimensionale le regioni di minori dimensioni parrebbero, in linea generale, soffrire di una sorta di diseconomia di scala che le porta a registrare livelli di spesa più elevati rispetto a quelle più popolose. Per quanto attiene all'analisi della spesa in conto capitale netta a prezzi costanti si è registrato invece come tra il 2000 e il 2013 la Macro-area del Centro Italia si sia distinta per i livelli di spesa più alti e di come successivamente fino al 2018 si sia registrata un progressivo avvicinamento e convergenza dei risultati delle varie Macro-aree. Globalmente, tuttavia, il valore degli investimenti dal 2000 al 2018 è sceso a livello nazionale. Rispetto ai soggetti erogatori è stato possibile notare un'evidenza diversa a seconda del tipo di spesa, con un'incidenza maggiore delle Imprese pubbliche locali nel Nord, Mezzogiorno e complessivamente a livello nazionale e delle Imprese pubbliche nazionali nel Centro per quanto riguarda la spesa primaria corrente netta a prezzi costanti; una netta maggiore incidenza delle Imprese pubbliche nazionali per quanto riguarda sia la spesa in conto capitale netta a prezzi costanti e quella primaria totale netta a prezzi costanti per tutte le Macro-Aree e per il totale nazionale.

Infine, l'analisi di dettaglio sulle Imprese pubbliche locali ha evidenziato come il settore degli "Altri trasporti" sia caratterizzato da un elevato livello di concentrazione per cui la spesa regionale delle di tali imprese è sostenuta da pochi "campioni" regionali ovvero da società partecipate da Amministrazioni territoriali di grandi dimensioni. È emerso come quasi in ciascuna regione vi sia almeno un'impresa pubblica attiva nel settore "Altri trasporti" di grandi dimensioni e che effettua una significativa quota di spesa pubblica.

### 1.1 PREMESSA METODOLOGICA

Secondo le indicazioni contenute nella guida metodologica dei CPT il settore "Altri trasporti" comprende le spese "per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la

## Capitolo 1

manutenzione di infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi i porti, gli aeroporti, le stazioni, gli interporti; la vigilanza e regolamentazione dell'utenza (registrazioni, autorizzazioni, ispezioni, regolamentazioni sulla sicurezza, condizioni dei mezzi di trasporto, indagini sugli incidenti), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio di trasporto. Comprende le spese connesse al finanziamento e alla gestione di linee di trasporto pubblico, anche su strada, nonché le sovvenzioni per l'esercizio e le strutture delle ferrovie in concessione."

Il settore "Altri trasporti", dunque, si differenzia da quello afferente alla "Viabilità" che, invece, censisce

"le spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade ed autostrade; l'installazione, il funzionamento, la manutenzione, il miglioramento dell'illuminazione pubblica; l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, all'utilizzo, alla costruzione e alla manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per il trasporto su strada (ponti, gallerie, strutture di parcheggio e aree di sosta a pagamento, capolinea degli autobus, ecc.); la vigilanza e regolamentazione dell'utenza stradale (patenti guida, ispezione sulla sicurezza dei veicoli, normative sulla dimensione e sul carico per il trasporto stradale di passeggeri e merci, ecc.), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio stradale".

Il settore "Altri trasporti" appare piuttosto eterogeneo e misto in quanto raccoglie tutti i flussi di spesa pubblica afferenti al trasporto pubblico nonché quelli relativi alle infrastrutture di trasporto diverse da quelle su strada e, pertanto, comprende le infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale. In definitiva, il settore comprendente tutte le spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo e aereo, comprese le spese connesse alla gestione del Trasporto Pubblico Locale (TPL).

La classificazione settoriale del Sistema CPT si raccorda con la struttura per Missioni e Programmi adottata dal D.Lgs. n. 118/2011 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio degli enti territoriali. Il settore "Altri trasporti" abbraccia tutte le spese contenute nella Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" ed afferenti al Programma 1 "Trasporto ferroviario", Programma 2 "Trasporto pubblico locale", Programma 3 "Trasporto per vie d'acqua", Programma 4 "Altre modalità di trasporto" e Programma 6 "Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità". La classificazione settoriale "Altri trasporti" si raccorda con la classificazione COFOG ed in particolare con il 1° livello dedicato agli "Affari economici" al n. 4, con il 2° livello al n. 5 afferente i "Trasporti" e con il 3° livello riguardante "04.5.1 - Trasporti su strada Viabilità", "04.5.2 - Trasporti per vie d'acqua", "04.5.3 - Trasporti su rotaia", "04.5.4 - Trasporti aerei" e "04.5.5 - Condotte ed altri sistemi di trasporto".

Con riferimento agli enti della PA che compongono l'universo di riferimento, la spesa è sostenuta da:

- Amministrazioni centrali rappresentate esclusivamente della spesa statale ripartita a livello regionale;
- Amministrazioni regionali che annoverano le spese delle regioni e quella delle agenzie regionali che operano nel settore della mobilità;
- Amministrazioni locali che riguardano non solo i comuni, le province e le città metropolitane, ma anche le autorità portuali.

Volgendo lo sguardo al settore dell'Extra PA, l'Universo di riferimento attivo nel settore in esame è composto da:

- Imprese Pubbliche Nazionali che annoverano Ferrovie dello Stato ed ENAV;
- Imprese Pubbliche Locali composte prevalentemente da società a controllo regionale o locale che effettuano trasporto pubblico (incluse le funivie) nonché società di gestione degli aeroporti o interporti.

La spesa statale nel settore degli Altri trasporti si è concentrata prevalentemente in ambito ferroviario ove negli ultimi anni *"lo sforzo statale è stato rilevante, con interventi diretti, tra gli altri, al sostegno delle ferrovie in regime di concessione e in gestione governativa, ma anche alla realizzazione di infrastrutture interportuali e per la demolizione di navi cisterna"* (UTC, 2019). Occorre rammentare che tale spesa non riguarda i trasferimenti statali alle Ferrovie dello Stato in quanto, in sede di consolidamento delle partite contabili *intercompany*, tali somme sono elise nella costruzione del consolidato relativo al SPA ed attribuite solo alla società. Tale meccanismo contabile di elisione è adottato anche alle spese delle Amministrazioni locali che, essendo composte principalmente da trasferimenti sia in conto corrente sia in conto capitale, finiscono per non essere imputate a dette amministrazioni ma solo al beneficiario del trasferimento.

La spesa consolidata delle Amministrazioni locali e regionali finisce per concentrarsi sulle categorie economiche "Beni e servizi", "Beni e opere immobiliari" e "Beni mobili, macchinari, etc." che rappresenta la spesa diretta effettuata dall'Amministrazione territoriale. Degni di nota sono anche i trasferimenti diretti ad enti non rilevati dal Sistema CPT probabilmente in ragione della menzionata nozione di controllo e, pertanto non consolidabili. Le ulteriori spese come quelle per di personale e gli interessi passivi derivano dagli obblighi di ripartizione delle menzionate spese per categoria richiesta in attuazione dell'armonizzazione contabile.

Le domande di ricerca a cui si tenterà di rispondere nel corso della ricerca sono le seguenti:

1. quanto si è speso;
2. quanto si è investito;
3. chi ha speso;
4. quale ruolo per le realtà locali.

Il metodo di indagine impiegato per garantire un'esaustiva ed efficace rappresentazione dell'analisi statistica descrittiva dei dati di spesa CPT nel settore osservato, e illustrare in modo sintetico i fenomeni oggetto di studio, ha reso necessario effettuare:

- un'analisi realizzata mediante rappresentazioni grafiche, con aggregazioni ripartizionali nell'accezione delle tre macro aree territoriali di Nord, Centro e Mezzogiorno e dell'aggregato Italia, e mediante rappresentazioni tabellari riportate in apposita Appendice per descrivere il dettaglio dei dati con riferimenti Regionali;
- un'analisi riferita all'universo del Settore Pubblico Allargato (SPA);
- un'analisi di composizione della spesa pubblica totale e dei relativi macro aggregati economici della spesa corrente ed in conto capitale;
- un'analisi temporale in termini assoluti e pro capite realizzata utilizzando l'intera serie storica disponibile estesa dal 2000 al 2018;
- un'analisi per livelli di governo;
- un'analisi di composizione dei macro aggregati economici della spesa corrente e della spesa in conto capitale.

## Capitolo 1

Le elaborazioni utilizzano i dati attualmente pubblicati dei Conti Pubblici Territoriali riferiti alla serie storica 2000-2018 (versione 23 giugno 2020). Per permettere confronti sia temporali che territoriali, i dati sono generalmente espressi in euro pro capite costanti 2015. La popolazione utilizzata è quella media dell'anno rilevata dall'Istat. Il PIL e il relativo deflatore sono ripresi dalle stime di contabilità nazionale diffuse a giugno 2020.

### 1.2 QUANTO SI È SPESO

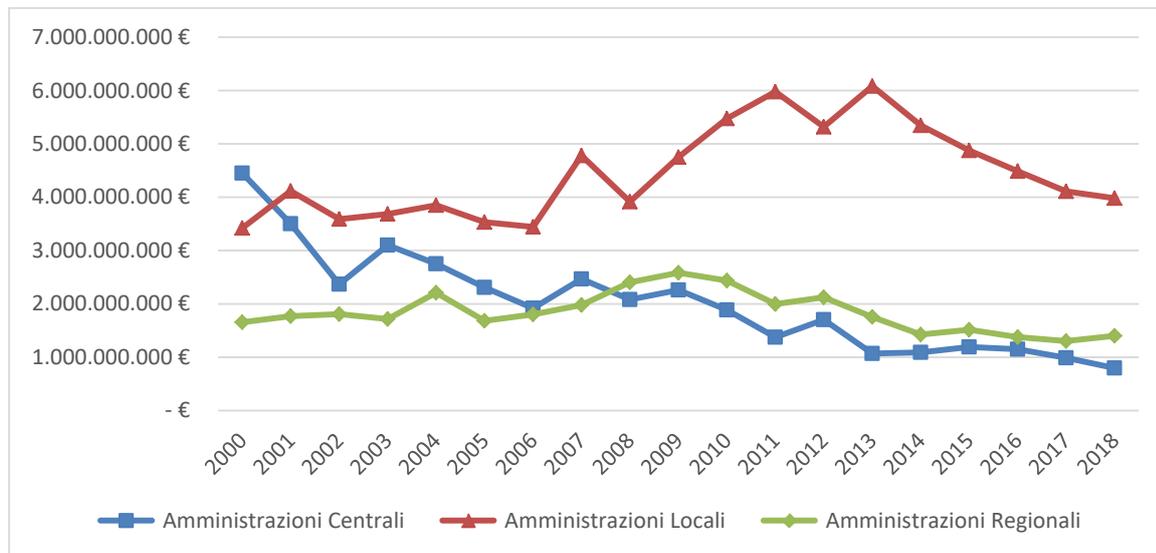
Il settore "Altri trasporti" rappresenta una quota significativa della spesa dal SPA in quanto volta a soddisfare un preminente bisogno della collettività. Soffermando l'attenzione sulla spesa primaria netta totale in valore assoluto emerge che nell'ultimo anno disponibile, il 2018, la spesa registrata nel settore supera i 27 mld/€ a prezzi costanti 2015 e pare essersi assestata su tale livello nell'ultimo lustro dopo anni, specie il 2001 nonché tra il 2005 ed il 2007, in cui tale spesa si è avvicinata ed in alcuni casi a raggiunto la soglia dei 40 mld/€.

Per tentare di fornire una risposta al primo quesito occorre soffermarsi sulla spesa primaria netta totale in valore assoluto tra i vari soggetti pubblici<sup>1</sup>. Come emerge dal grafico di cui sotto è possibile apprezzare la dinamica di spesa delle Amministrazioni locali che di gran lunga eccede quella delle Amministrazioni Centrali e quella delle Amministrazioni Regionali. Appare evidente come l'imputazione della spesa principalmente in capo alle Amministrazioni locali deriva dalle operazioni di consolidamento contabile poiché i trasferimenti vincolati alle spese nel settore dei trasporti, erogati dallo Stato e dalle Regioni, subiscono un'elisione nel processo di consolidamento. A differenza dei livelli di governo superiori, le Amministrazioni locali provvedono in molti casi ad erogare direttamente il servizio in esame alla collettività, con mezzi e personale propri (in economia), cosicché esse appaiano come l'ultimo anello della catena di spesa e come centro di spesa finanziato anche tramite i citati trasferimenti. Volendo soffermare l'attenzione sulla spesa totale primaria delle Amministrazioni locali emerge che nel biennio 2017-2018 l'aggregato di spesa equivale a quello registrato nel decennio antecedente (2008) in quanto le uscite ammontano a circa 4 mld/€. La spesa delle Amministrazioni Centrali e di quelle Regionali segue lo stesso *trend* nell'ultimo decennio con la spesa statale sempre inferiore a quella regionale.

---

<sup>1</sup> In tutto il documento si fa riferimento agli aggregati di spesa primaria netta ovvero alla spesa consolidata totale considerata al netto delle partite finanziarie.

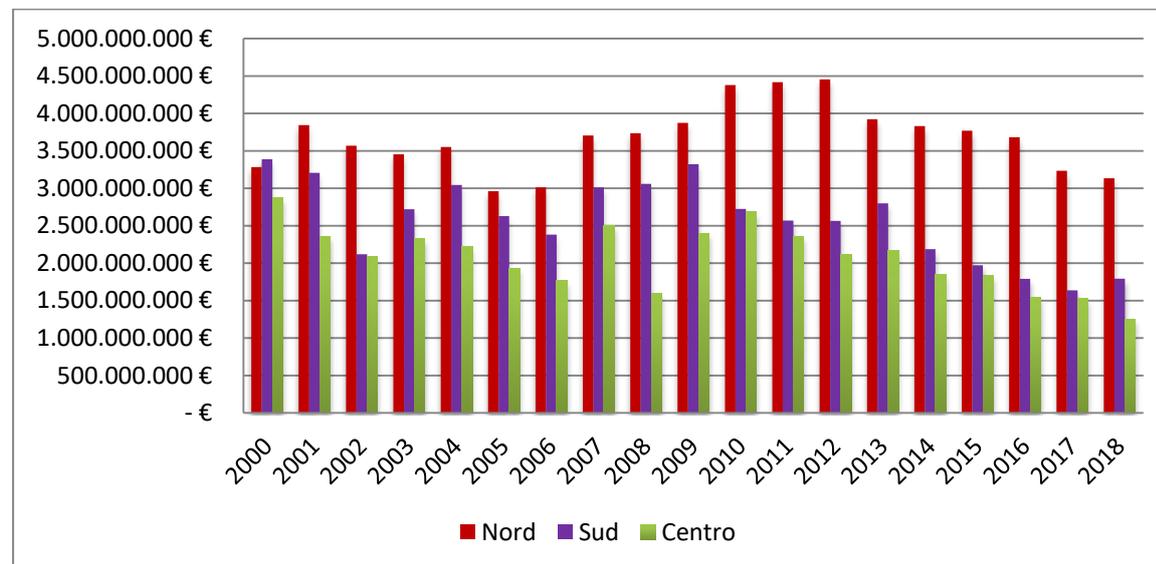
**Figura 1.1 PA-SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Suddividendo l'aggregato di spesa in esame per aree geografiche emerge costantemente un maggior livello di spesa nei territori del Nord come da Figura di cui sotto. Dall'anno 2010 il divario di spesa in termini assoluti tra il Nord ed il Centro-Sud registra un significativo approfondimento che nell'ultimo biennio si è lievemente ridotto.

**Figura 1.2 PA-SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER AREE GEOGRAFICHE (EURO COSTANTI 2015)**



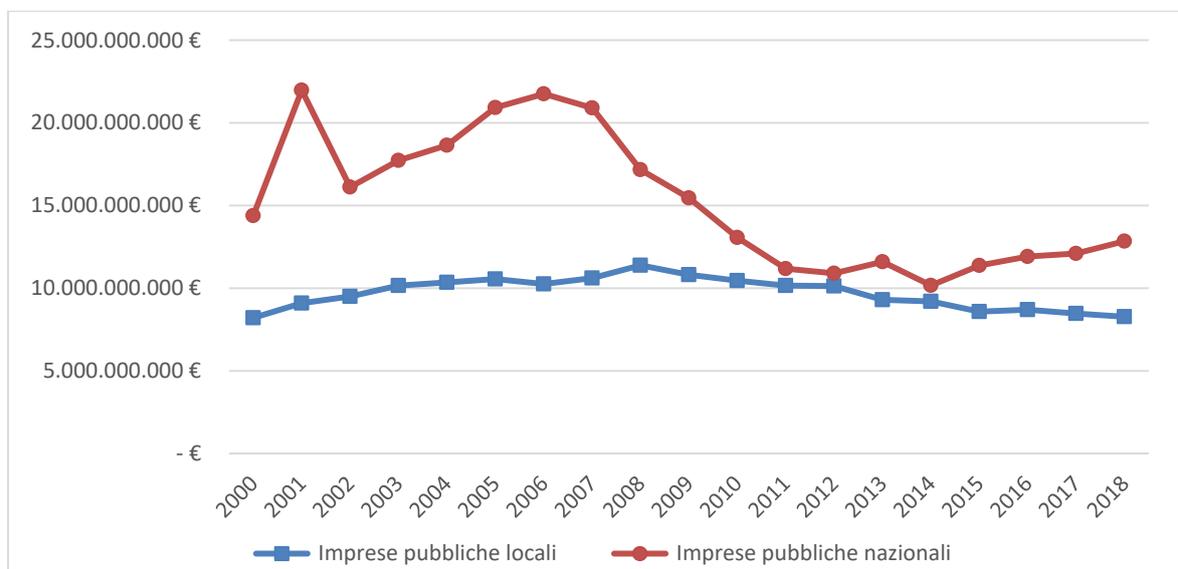
Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Analizzando la spesa primaria netta totale in valore assoluto concernente il settore "Extra PA" emerge come la dinamica di spesa delle IPL nel territorio nazionale non subisca improvvisi movimenti nella serie storica considerata probabilmente in considerazione di un'erogazione del servizio pressoché costante nel corso degli anni. Le spese delle IPN,

## Capitolo 1

invece, registrano una rapida diminuzione negli anni dal 2006 al 2012 in cui la spesa quasi si dimezza per poi registrare una lieve ripresa dal 2014, anno in cui si è raggiunto il punto di minimo di poco superiore a 10 mld/€.

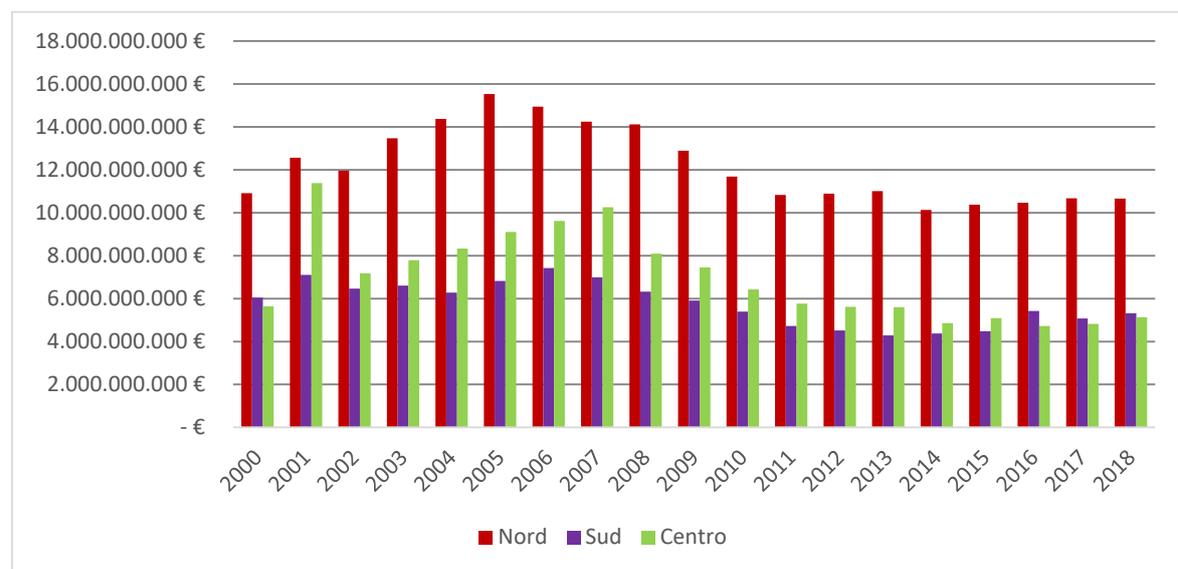
**Figura 1.3 EXTRA-PA-SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Dal punto di vista della suddivisione geografica dell'aggregato di spesa riferita al settore "Extra PA" occorre evidenziare un'evidente prevalenza nei territori del Nord Italia; appare degno di nota anche l'ultimo triennio disponibile (2016-2018) in cui la spesa del Sud supera quella del Centro per la prima volta dal 2000.

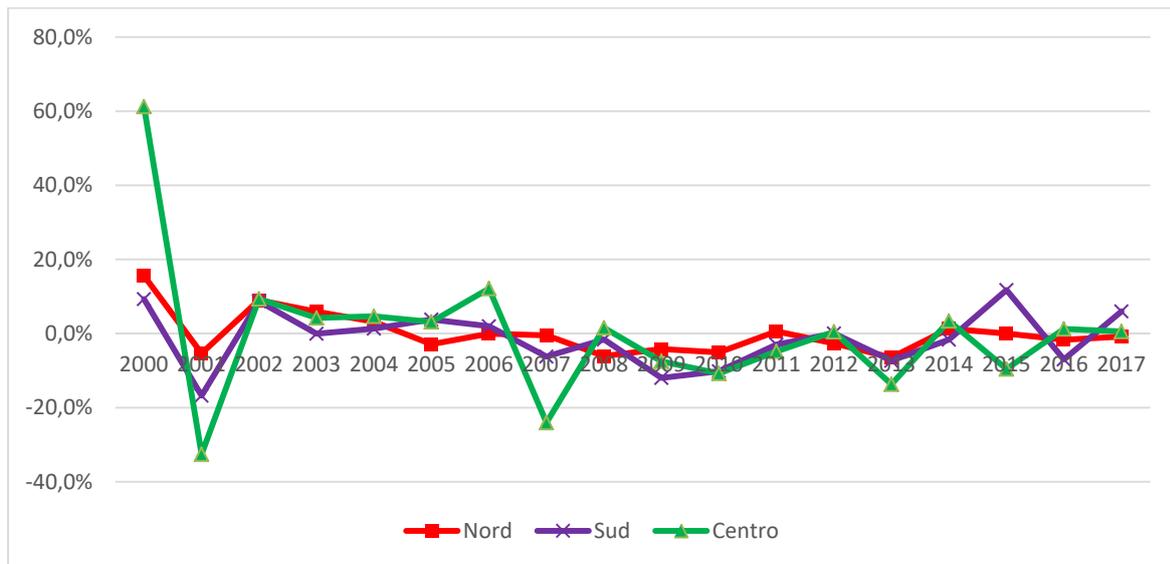
**Figura 1.4 EXTRA-PA-SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER AREE GEOGRAFICHE (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Le tendenze sopra descritte trovano in parte conferma nella Figura di cui sotto che rappresenta il *trend* di spesa primaria netta totale del SPA per macro-ripartizione territoriale, sfruttando le risultanze derivanti dal tasso di variazione annuo. Appaiono significativi i punti di flesso registrati nel 2015 per quanto attiene i territori del Sud Italia e nel 2007 per quanto concerne il Centro. Il tasso di variazione annuo dei territori del Nord Italia appare meno soggetto a drastiche oscillazioni in quanto, a partire dal 2003, tali tassi sono quasi sempre inferiori al 6%.

**Figura 1.5 SPA - TASSO DI VARIAZIONE ANNUALE DELLA SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER AREE GEOGRAFICHE (EURO COSTANTI 2015)**

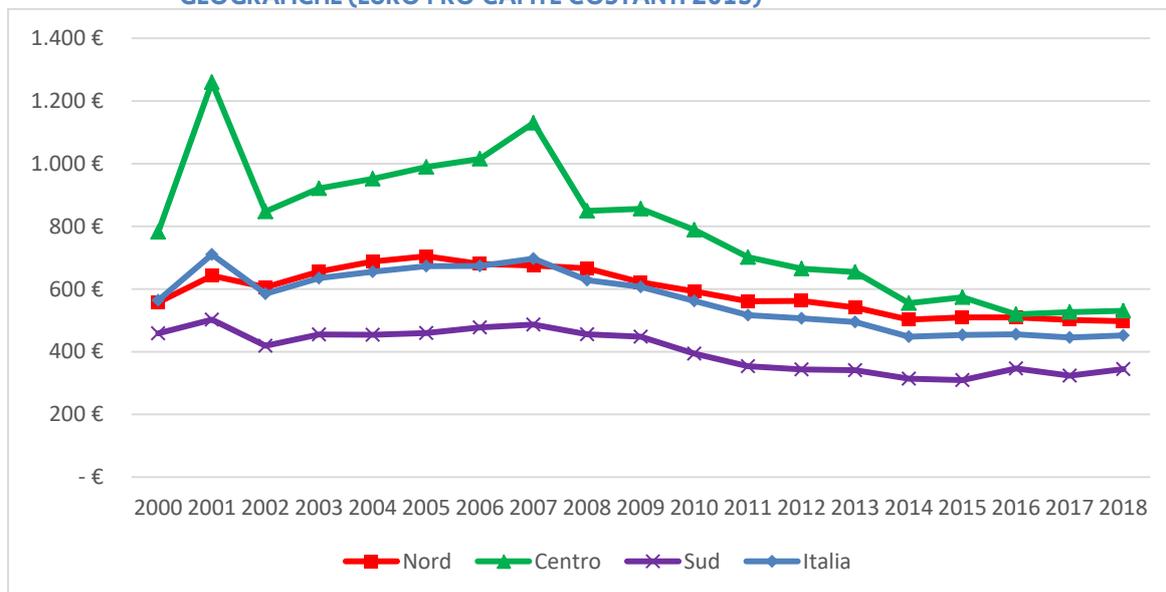


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Per un confronto tra aree geografiche del Paese occorre analizzare l'evoluzione nel tempo della spesa totale primaria al netto delle partite finanziarie espressa in termini pro capite. Dalla Figura di cui sotto emerge la chiara prevalenza della spesa complessiva (PA ed Extra-PA) delle regioni del Centro Italia che, a partire dal 2007, si è andata progressivamente riducendosi sino a pareggiare la spesa delle regioni settentrionali; la spesa delle regioni del Sud è costantemente inferiore alla media nazionale.

## Capitolo 1

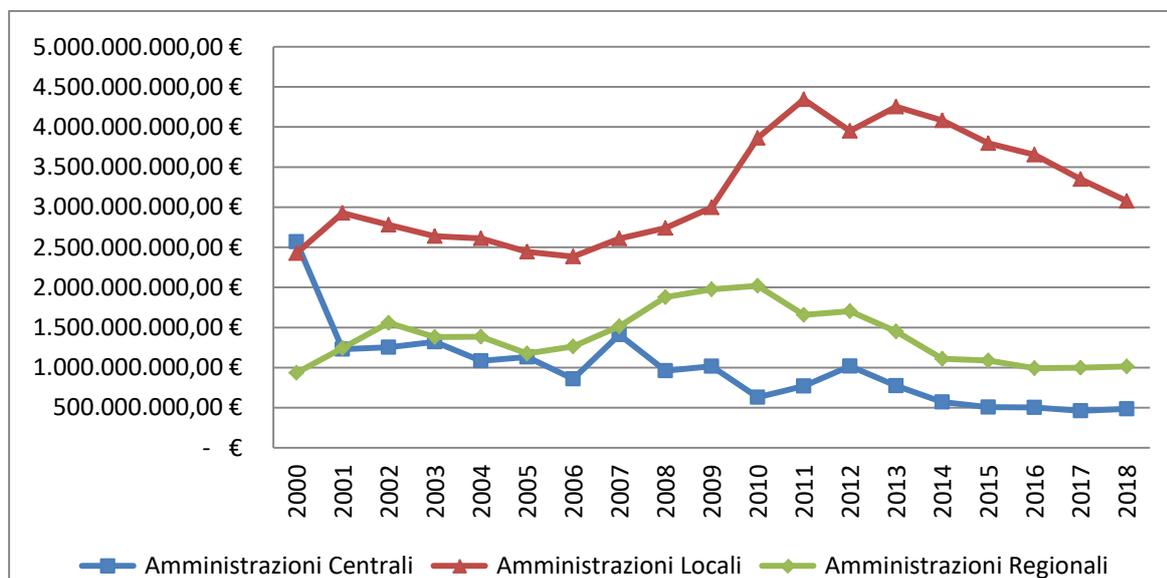
**Figura 1.6 SPA - SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER AREE GEOGRAFICHE (EURO PRO CAPITE COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Spostando l'attenzione su un diverso aggregato di spesa quale la spesa corrente primaria, è possibile analizzare le dinamiche di spesa nell'ambito delle Pubbliche Amministrazioni. Come si evince dalla Figura di cui sotto, il settore "Altri trasporti" ha registrato un forte incremento della spesa delle Amministrazioni locali negli anni dal 2006 al 2011 per poi diminuire negli anni successivi sino a raggiungere, nel 2018, i valori del 2009. La spesa delle Amministrazioni centrali e di quelle regionali nell'ultimo lustro è rimasta pressoché invariata: la dinamica della spesa di questi due comparti dell'Amministrazione pubblica ha seguito un analogo *trend* negli ultimi anni. Anche in questo caso valgono le medesime considerazioni suesposte circa gli effetti del consolidamento nella rappresentazione numerica del fenomeno di spesa.

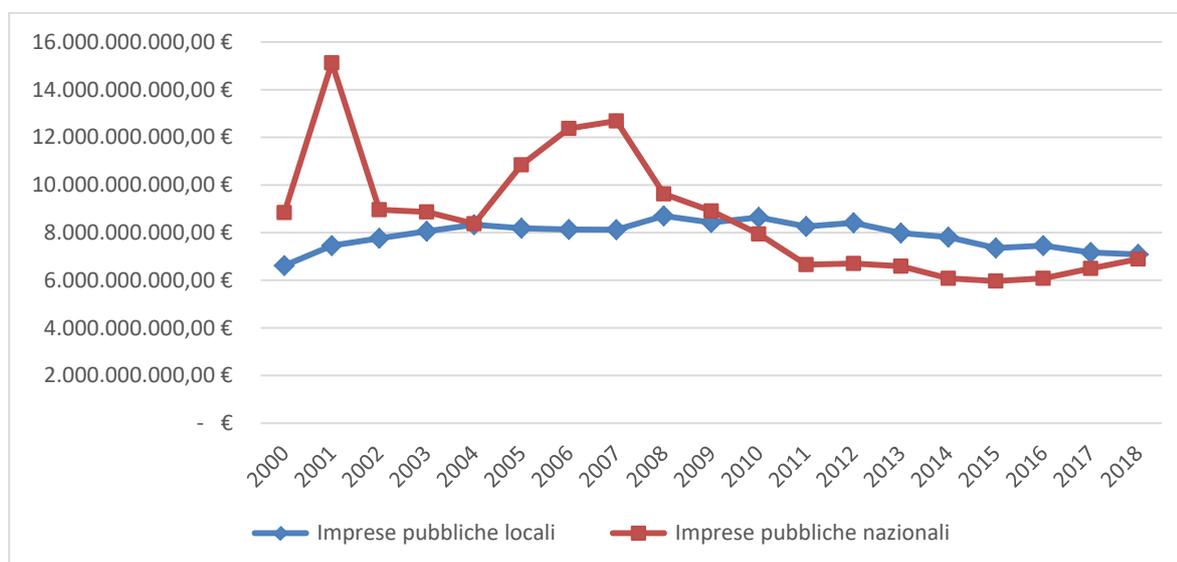
**Figura 1.7 PA - SPESA CORRENTE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Analizzando la spesa corrente primaria con riferimento al comparto "Extra PA" emerge nitidamente come la dinamica di spesa delle IPL, a livello nazionale, non subisca repentini movimenti nella serie storica considerata probabilmente in considerazione di un'erogazione del servizio simile nel corso degli anni. Diversamente, le spese delle IPN hanno subito rapidi incrementi e decrementi della spesa per poi assestarsi nell'ultimo settennio tra i 6 e gli 8 mld/€. Degno di nota è il processo di convergenza che si registra dal 2011 tra la spesa delle IPN e quello delle IPL frutto di un graduale avvicinamento dei livelli di spesa che tendono ad equivalersi nell'ultimo anno considerato (2018).

**Figura 1.8 EXTRA-PA - SPESA CORRENTE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE (EURO COSTANTI 2015)**

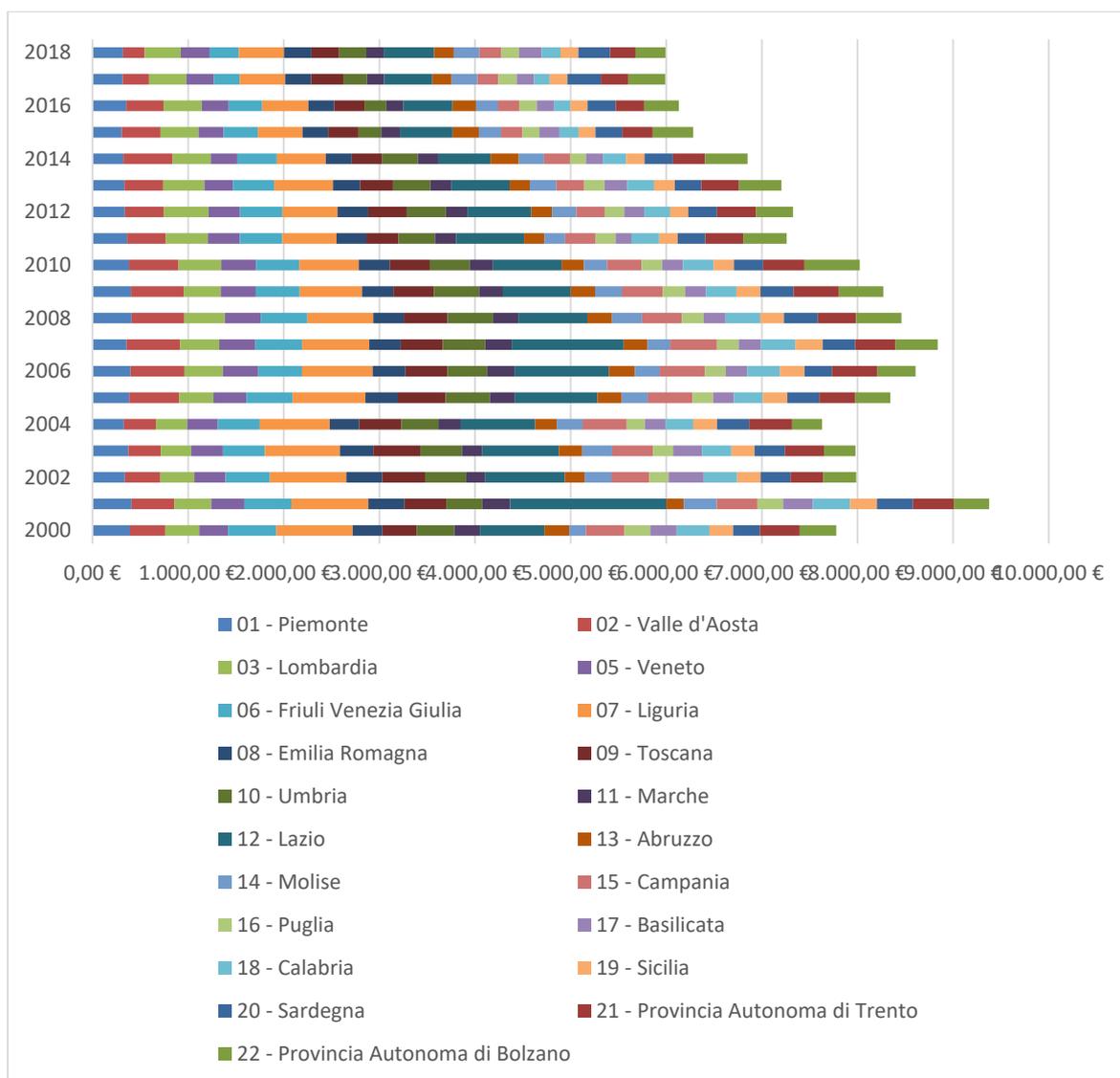


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

È possibile utilizzare i dati espressi in termini pro capite per effettuare alcune comparazioni. Come emerge dalla Figura di cui sotto, la spesa corrente primaria riflette le dinamiche di spesa di quella totale. La maggiore spesa pro capite è registrata nella Regione Liguria che passa dagli 805,50€ dell'anno 2001 ai 473,11€ nel 2018. Tali elevati valori sono probabilmente imputabili alla ridotta popolazione residente nella regione. La spesa ligure è spinta non solo dalle Amministrazioni centrali (Stato) ma anche dalle Amministrazioni locali (tra cui le autorità portuali) e regionali; sul fronte delle imprese pubbliche particolarmente rilevante è il contributo delle Ferrovie dello Stato quale IPN e di AMT Azienda Mobilità e Trasporti quale IPL. Degna di nota anche la spesa del Lazio che oscilla dai 1.635,35€ dell'anno 2001 ai 526,323€ nel 2018 spinta da IPL di grandi. In linea generale, come da Figura seguente, si può notare che le regioni meno popolate mostrano alti livelli di spesa pro capite e parrebbero soffrire di una sorta di diseconomia di scala cosicché le regioni più "piccole" finiscono per registrare livelli di spesa più elevati rispetto a quelle più "grandi".

**Figura 1.9 SPA - SPESA TOTALE PRIMARIA CORRENTE AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE (EURO PRO CAPITE COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

### 1.3 QUANTO SI È INVESTITO

Le Amministrazioni Locali ormai da molti anni rappresentano l'insieme di enti che riescono a realizzare il maggior numero di investimenti nei vari settori di loro competenza nel nostro Paese. Se, da un lato, questo supplisce alla carenza di grandi progetti infrastrutturali a livello centrale (e lo fa sfruttando la caratteristica di maggiore vicinanza al territorio soprattutto in termini di intercettazione dei bisogni), dall'altro sconta esigui margini finanziari di manovra.

Il periodo che i dati esaminano, ovvero quello compreso tra il 2000 e il 2018, comprende una moltitudine di regole contabili-finanziarie che nel tempo hanno profondamente influenzato la capacità degli enti di approfondire risorse per gli investimenti sui propri territori. Tra il 1999 e il 2015 è stato vigente il Patto di Stabilità Interno (PSI) che obbligava gli enti territoriali al rispetto di determinati obiettivi di saldo di bilancio, nella quasi totalità dei casi richiedendo degli avanzi. Tale meccanismo, di fatto, doveva aiutare il Paese a contenere la spesa a livello PA e, quindi, conseguire un indebitamento netto che permettesse di rispettare i parametri di deficit imposti a livello europeo. Dal lato della spesa in conto capitale il saldo ai fini del PSI riguardava la cassa (incassi e pagamenti): ciò ha comportato la grande difficoltà di procedere con piena libertà ai pagamenti in conto capitale pur avendo spazi in termini di competenza e di liquidità.

Il successivo periodo, quello compreso tra il 2016 e il 2018, ha visto (oltre l'introduzione tra il 2015 e il 2016 dei nuovi principi contabili del d.lgs. 118/2011 e quindi della nuova contabilità finanziaria potenziata) l'introduzione del c.d. "Saldo finale di competenza" che recepiva, semplificando il numero dei saldi da rispettare, la L. 243/2012. Quest'ultima norma recepiva il c.d. "fiscal compact" europeo e imponeva nuove regole finanziarie e contabili da rispettare per convergere verso il pareggio a livello di bilancio consolidato della PA. Sostanzialmente, si richiedeva non più saldi in avanzo agli enti territoriali, ma un pareggio tra le entrate finali e le spese finali. Questa nuova regola di contenimento della finanza pubblica ha avuto il pregio di rimuovere i forti vincoli del PSI e, teoricamente, di poter liberare nuove possibilità di spesa anche dal lato degli investimenti. Tuttavia l'operare del nuovo saldo, per come costruito, rendeva possibile ma molto difficoltoso il ricorso all'indebitamento e all'applicazione degli avanzi di amministrazione. Successivamente sono intervenute nuove modifiche che, nuovamente, hanno creato nuova incertezza in quanto di un rango giuridico insufficiente per apportare modifiche alla citata L. 243/2012.

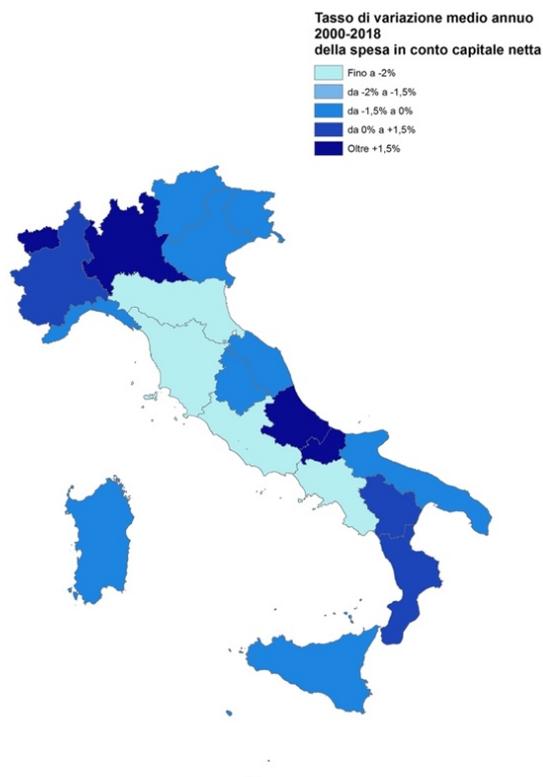
Sebbene quest'ultime vicissitudini non possano essere analizzate con i dati CPT, si rileva immediatamente come la normativa abbia avuto un andamento tutt'altro che lineare e abbia fomentato una crescente incertezza per gli enti anche in un ambito, come quello degli investimenti, dove invece la progettazione, la programmazione, l'esatta imputazione delle risorse e l'orizzonte temporale di medio-lungo periodo siano elementi fondamentali. I dati che seguono incorporano nelle loro dinamiche questi grandi cambiamenti.

Entrando nel merito dei dati CPT, si presenta anzitutto nella Figura 1.10 il tasso di variazione medio annuo della spesa in conto capitale al netto delle partite finanziarie a valori costanti (anno base 2015) per il settore "altri trasporti". Da una prima analisi si nota come più della metà delle regioni (13) presentino un tasso negativo, ovvero Lazio, Emilia Romagna, Toscana, Campania, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Sardegna, Marche, Umbria, Liguria, Puglia, Sicilia e Veneto con variazioni medie annue comprese tra il -3,0% e il -0,1%. Le restanti regioni presentano per parte un valore sostanzialmente intorno all'1,0% come Calabria (0,9%), Piemonte (0,6%) e Basilicata (0,1%); per parte

## Capitolo 1

incrementi decisamente positivi come la Valle d'Aosta (+6,0%), l'Abruzzo (+2,7%), il Molise (+2,6%), la Lombardia (+2,5%).

**Figura 1.10 TASSO DI VARIAZIONE MEDIO ANNUO DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI COSTANTI 2015 PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI", 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)**

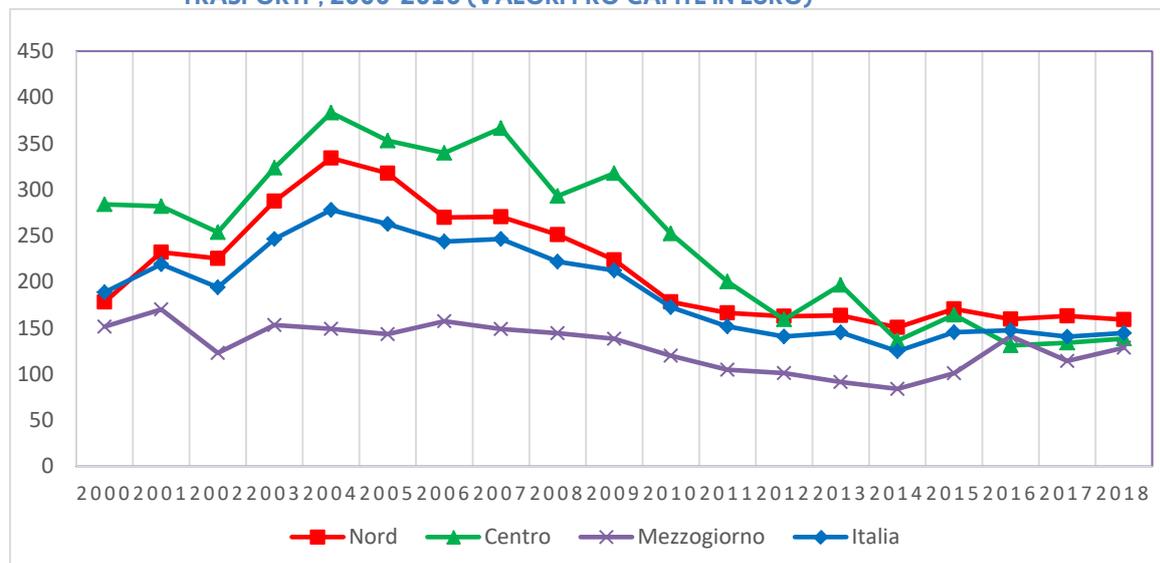


Regione	Tasso medio
Valle d'Aosta	6,0%
Abruzzo	2,7%
Molise	2,6%
Lombardia	2,5%
Calabria	0,9%
Piemonte	0,6%
Basilicata	0,1%
Veneto	-0,1%
Sicilia	-0,3%
Puglia	-0,5%
Liguria	-0,8%
Umbria	-0,8%
Marche	-1,2%
Sardegna	-1,2%
Trentino Alto Adige	-1,3%
Friuli-Venezia Giulia	-1,4%
Campania	-2,0%
Toscana	-2,4%
Emilia Romagna	-2,9%
Lazio	-3,0%

Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Guardando alla serie storica completa per macro ripartizioni territoriali (Nord, Centro, Mezzogiorno) della spesa in conto capitale netta a prezzi costanti pro capite per il settore "altri trasporti", si evince come il Centro sia stata la macro ripartizione con i valori più alti tra il 2000 e il 2013; successivamente il Nord ha presentato i valori più alti, mentre il Centro a partire dal 2016 ha registrato valori in linea con la media nazionale. Il Mezzogiorno ha registrato un gap significativo fino al 2016 con tutte le altre macro aree e con la media Italiana. Dopo tale anno, la spesa ha cominciato a convergere verso il valore nazionale annullando, di fatto, la notevole discrepanza degli anni precedenti. Il 2016 rappresenta l'anno in cui, sostanzialmente, si è registrata la maggiore convergenza di risultati in tutte le ripartizioni verso il dato nazionale o, comunque, si è assistito a una convergenza verso valori pro capite simili.

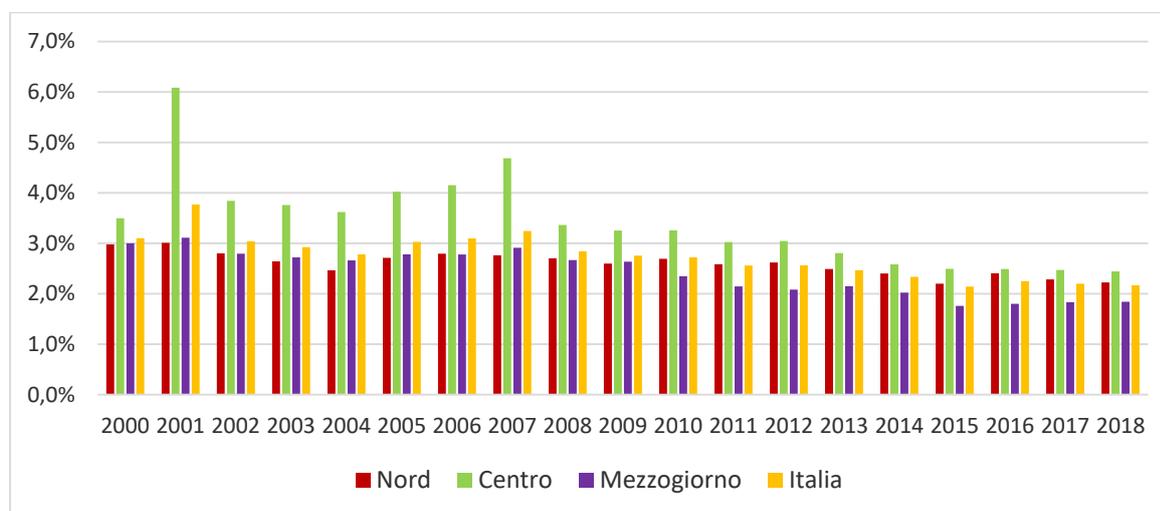
**Figura 1.11 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI COSTANTI 2015 PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI", 2000-2018 (VALORI PRO CAPITE IN EURO)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Risulta di sicuro interesse, prima di passare all'analisi delle varie tipologie di spesa e dei vari soggetti per dimensione geografica, andare a calcolare il peso che il settore "altri trasporti" ricopre in termini di incidenza rispetto ai totali della spesa riguardante tutti i settori economici dell'universo CPT. Per quanto riguarda l'incidenza della spesa primaria corrente netta a prezzi costanti del settore "altri trasporti" sul totale settori, si nota come mediamente la macro area del Centro registri i valori più alti rispetto alle altre aggregazioni geografiche e rispetto al totale nazionale. L'anno 2001 rappresenta una peculiarità che sarà spiegata più avanti nel capitolo e che riguarda la liberalizzazione del settore ferroviario. A partire dal 2007 l'incidenza di questo tipo di spesa diminuisce progressivamente per tutte le macro aree.

**Figura 1.12 RAPPORTO TRA SPESA PRIMARIA CORRENTE NETTA A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI", SULLA SPESA PRIMARIA CORRENTE NETTA DI TUTTI I SETTORI A PREZZI COSTANTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)**

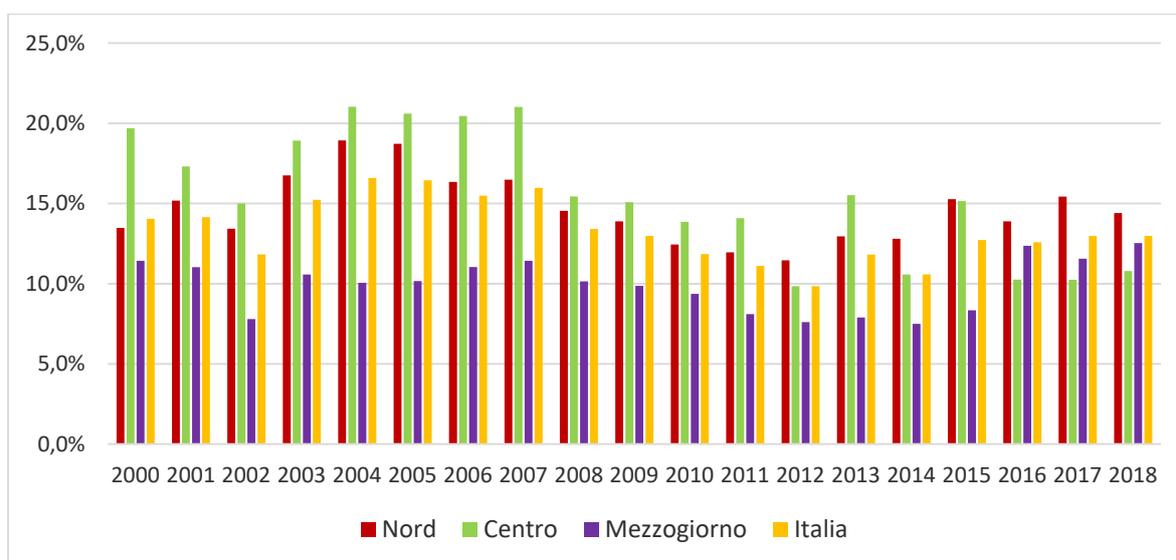


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

Ponendo in rapporto la spesa in conto capitale netta a prezzi costanti per il settore "altri trasporti" con quella relativa a tutti i settori ricompresi nell'universo CPT, si nota come fino al 2002 l'incidenza sia decrescente, mentre gli anni tra il 2003 e il 2007 vedono mediamente una maggiore incidenza della spesa in conto capitale netta a prezzi costanti, soprattutto al Centro. Dal 2008 al 2014 l'incidenza di questo tipo di spesa sul totale settori diminuisce per poi gradualmente ricoprire maggior peso dal 2015 fino al 2018, anno più recente dei dati a disposizione. Da notare come quest'ultima frazione del periodo oggetto di analisi abbia registrato una maggiore incidenza della macro area del Nord rispetto alle altre, mentre fino a quel momento caratteristica detenuta dal Centro. Inoltre dal 2015 crescono anche le incidenze del Mezzogiorno e del totale nazionale. Globalmente e rispetto alla spesa corrente, la spesa in conto capitale, anche a causa della tradizionale importanza che gli investimenti ricoprono per i soggetti compresi nel settore "altri trasporti", ha registrato percentuali di incidenza rilevanti che tra il 2000 e il 2007 hanno superato il 20% (nel Centro).

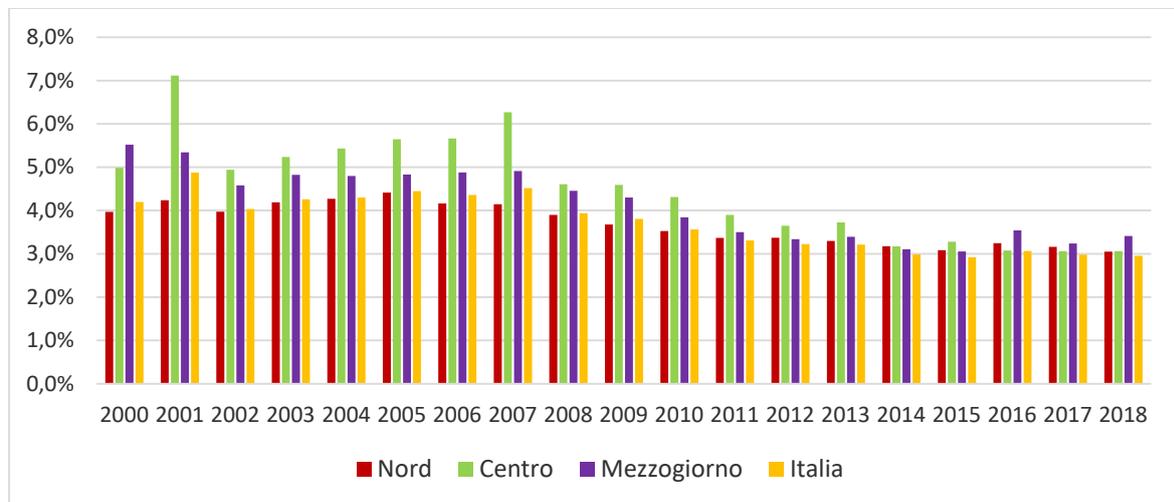
**Figura 1.13** RAPPORTO TRA SPESA IN CONTO CAPITALE A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI", SULLA SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA DI TUTTI I SETTORI A PREZZI COSTANTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Infine l'incidenza relativa alla spesa primaria totale netta a prezzi costanti fa registrare un andamento sostanzialmente simile, se non speculare, a quello della spesa primaria corrente netta a prezzi costanti. Mediamente la parte corrente ricopre più importanza nei settori e anche in quello degli "altri settori" rispetto alla spesa in conto capitale sul totale della spesa. Da ciò deriva un andamento della spesa totale molto simile a quello della spesa corrente. A pesare molto sulla parte di spesa corrente del settore "altri trasporti" sono senza dubbio i contratti di servizio e la manutenzione ordinaria.

**Figura 1.14** RAPPORTO TRA SPESA PRIMARIA TOTALE NETTA A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE “ALTRI TRASPORTI”, SULLA SPESA PRIMARIA TOTALE NETTA DI TUTTI I SETTORI A PREZZI COSTANTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

## 1.4 CHI HA SPESO

La domanda di ricerca “chi ha speso?” cerca di andare ad analizzare nel dettaglio il contributo fornito sotto il punto di vista della spesa corrente, in conto capitale e totale delle varie aggregazioni delle amministrazioni e delle imprese.

Per quanto riguarda l’incidenza dei vari soggetti rispetto alla spesa primaria totale netta, la macro ripartizione del Nord evidenzia un peso delle Imprese pubbliche nazionali (IPN) prevalente in tutti i sotto periodi temporali considerati, con valori compresi tra il 48,8% del sotto periodo 2000-2004 e 2005-2009 e il 36,6% del sotto periodo 2010-2014. Tale incidenza ha avuto un andamento decrescente tra il secondo e il terzo sotto periodo per poi crescere nuovamente nell’ultimo (2015-2018), ma con un valore, il 41,6%, comunque inferiore al periodo 2000-2009. L’andamento dell’incidenza delle imprese pubbliche locali (IPL) ha avuto un trend totalmente opposto a quello appena descritto e con valori al di sotto di quelli delle imprese pubbliche nazionali per tutti i sotto periodi oggetto di analisi, sebbene nel sotto periodo 2010-2014 il valore sia stato molto simile (36,6% per le IPN e 35,6% per le IPL). Per quanto riguarda i tre gruppi di Amministrazioni pubbliche, le incidenze si sono rivelate tutte al sotto del 20%. Le Amministrazioni centrali hanno registrato un andamento di riduzione dopo il sotto periodo 2000-2004, con un’incidenza della spesa primaria totale netta a prezzi costanti del 7,2% che è passata su valori intorno al 3,5% nei sotto periodi successivi. Le Amministrazioni regionali, invece, hanno mostrato un andamento di progressivo aumento dell’incidenza fino al 2010-2014 con un valore del 7,2%, per poi registrare una diminuzione nell’ultimo sotto periodo considerato. Infine le Amministrazioni locali hanno registrato un andamento altalenante, con sotto periodi in crescita (il 2010-2014) e altri invece dove l’incidenza è diminuita (2005-2009 e 2015-2018).

Simili dinamiche si notano per la macro ripartizione del Centro, anche se l’incidenza delle IPN e delle Amministrazioni Locali è stato più alto del Nord in tutti i sotto periodi. Tale risultato è da imputare soprattutto alle Regioni Lazio e Toscana. Per quanto riguarda le altre tipologie, mentre la categoria delle Amministrazioni Centrali si avvicina alle percentuali di incidenza del Nord, le IPL registrano valori lievemente più bassi ma trend

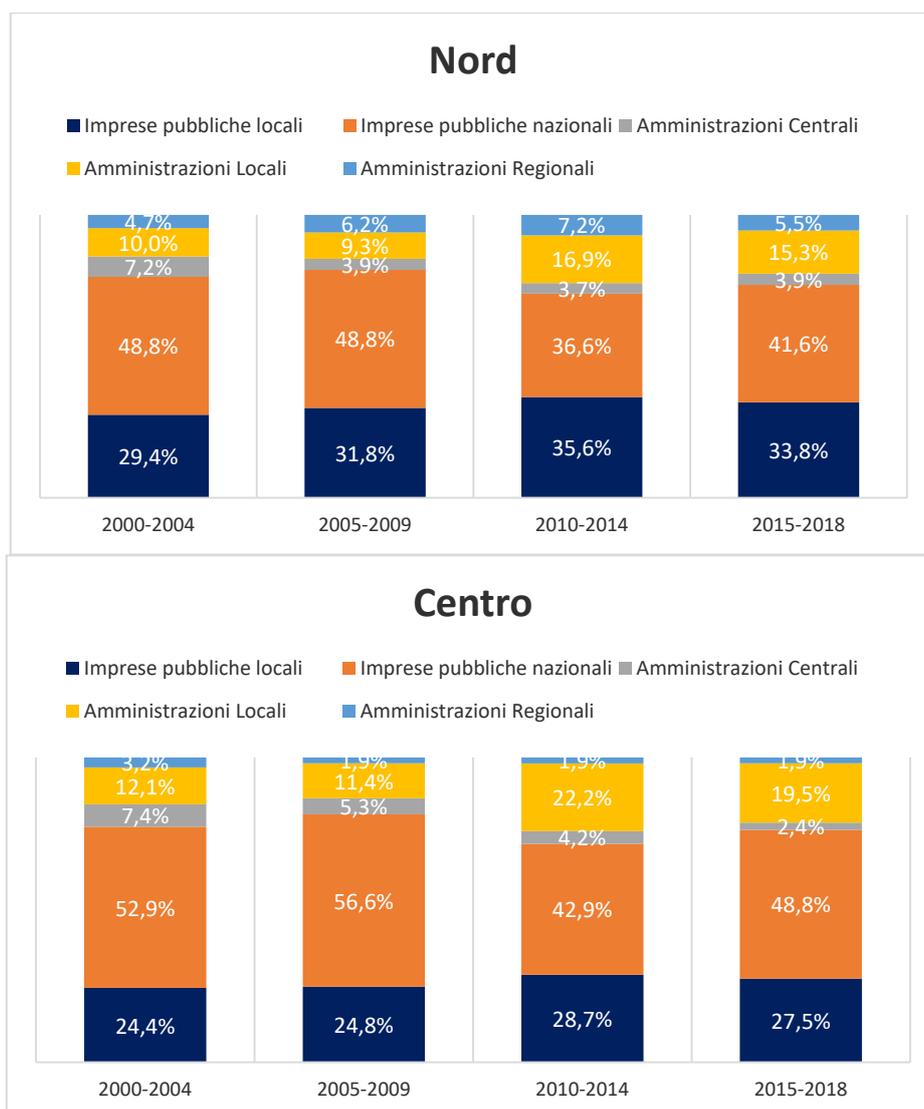
## Capitolo 1

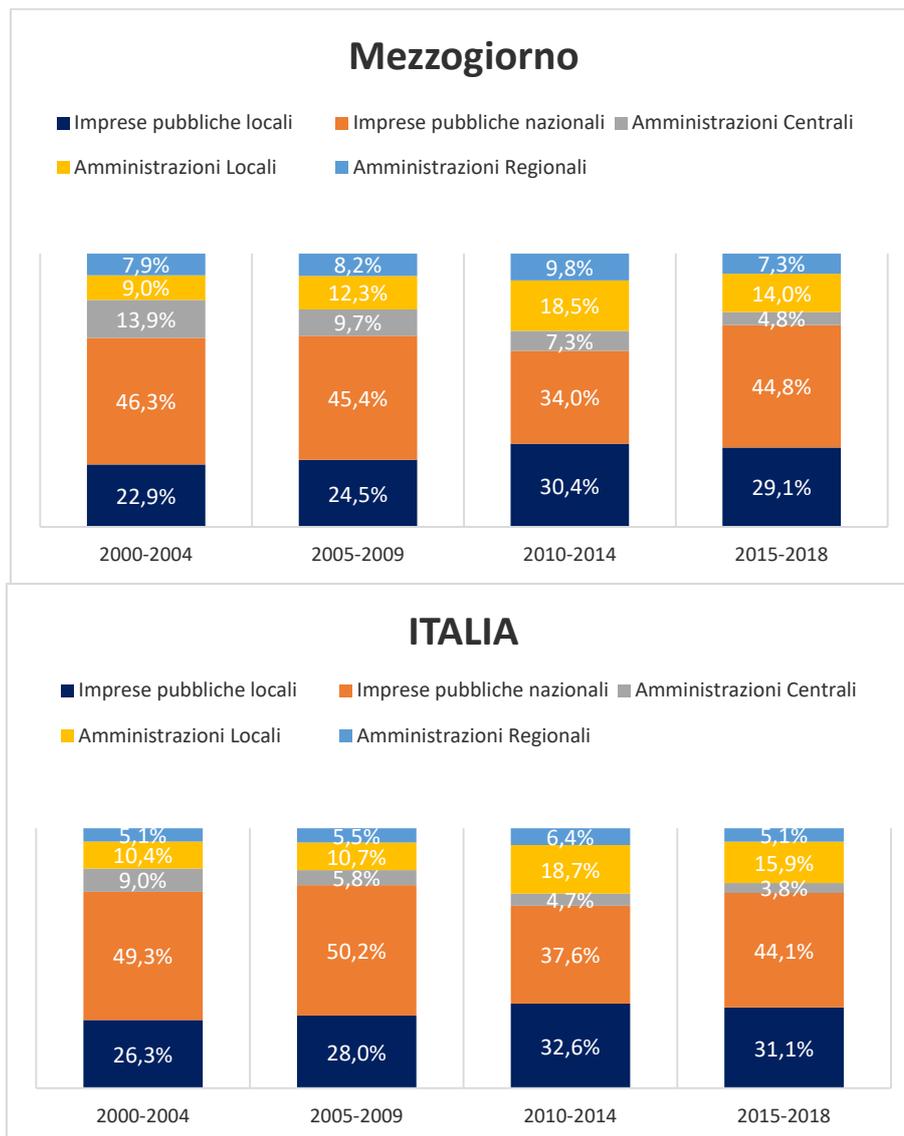
simile, mentre molto bassa risulta l'incidenza della spesa primaria netta totale a prezzi costanti delle Amministrazioni Regionali.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, l'incidenza delle IPN risulta preponderante e in linea con i valori del Nord, mentre le quote delle IPL seguono i medesimi trend nei 4 sotto periodi che sono stati osservati sia per il Nord che per il Centro. La Amministrazioni Locali, sebbene con incidenze minori rispetto alle IPL, ne seguono l'andamento con una crescita fino al terzo sotto periodo e una diminuzione nell'ultimo. Da notare, poi, come l'incidenza delle Amministrazioni regionali registri le incidenze più alte rispetto alle altre aggregazioni geografiche per tutti i sotto periodi, così come le Amministrazioni Centrali.

A livello complessivo italiano il trend delle incidenze dei vari comparti sulla spesa primaria netta totale a prezzi costanti ricalca da vicino quello del Nord, confermando una prevalenza della spesa da parte delle IPN, seguite dalle IPL e dalle Amministrazioni Centrali in tutti i sotto periodi analizzati.

**Figura 1.15** COMPOSIZIONE DELLA SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)





Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

I dati precedentemente analizzati ed espressi adesso in termini pro capite, mostrano per tutte le macro ripartizioni una prevalenza di incidenza percentuale delle IPN rispetto agli altri soggetti oggetto di analisi per quanto riguarda la spesa primaria netta totale. Per questa tipologia di enti si sottolinea per il Nord un periodo di valori molto positivi e in crescita tra il 2000 e il 2005 (anno dove presentano un massimo a 386 euro pro capite). Successivamente i valori pro capite scendono fino al 2011, anno in cui, insieme al 2012, sono le IPL il raggruppamento che presenta il valore pro capite più alto (206 euro pro capite). Successivamente la componente delle IPN torna a registrare i valori pro capite più alti degli altri raggruppamenti.

Per tutto il periodo considerato è possibile notare una netta differenza tra i valori pro capite di IPN e IPL e quelli delle Amministrazioni pubbliche: nel 2018 le differenze continuano a essere alte con le Amministrazioni Centrali, Regionali e Locali con valori rispettivamente di 11, 31 e 72 euro pro capite rispetto ai 169 e 215 euro pro capite di IPL e IPN.

## Capitolo 1

La macro ripartizione del Centro registra due anni particolari con valori alti, ovvero il 2001 e il 2007 dove le IPN presentano un massimo assoluto e un massimo relativo di rilievo, rispettivamente a 845 euro pro capite e 686 euro pro capite. Dei due anni, il 2001 è decisamente quello più simbolico in quanto, a seguito delle direttive europee sulla liberalizzazione del settore ferroviario, prende vita in Italia<sup>2</sup> il processo di scorporo tra rete e gestore, con la nascita di Reti Ferroviarie Italiane (RFI) e di Trenitalia S.p.A. L'Italia è tra i primi paesi ad aver attuato il processo di liberalizzazione. Già all'atto del recepimento delle prime direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia è stata adottata una politica di riforma del settore per larga parte in anticipo rispetto alle norme successivamente emanate dal legislatore comunitario con i c.d. "pacchetti ferroviari" ovvero l'insieme di Direttive che hanno sancito e regolato la liberalizzazione. Tale importante operazione può essere la motivazione per cui le IPN del Lazio vedono un incremento dagli 864 milioni di euro di spesa primaria netta corrente a circa 6 miliardi di euro, mentre quella totale da 1,6 miliardi a circa 7 miliardi. Sull'anno 2007 potrebbe invece influire il contratto di servizio da circa 1,2 miliardi firmato con lo Stato da parte di RFI che ha portato l'impresa in quell'anno a un utile netto di circa 17 milioni.

Infine, diversamente dal Nord, la discrepanza tra la spesa delle IPN e degli altri soggetti è più marcata, mentre quella tra le IPN e le Amministrazioni pubbliche è minore, con le Amministrazioni Locali che, anche in questo caso, presentano valori pro capite superiori a quelle Regionali e Centrali.

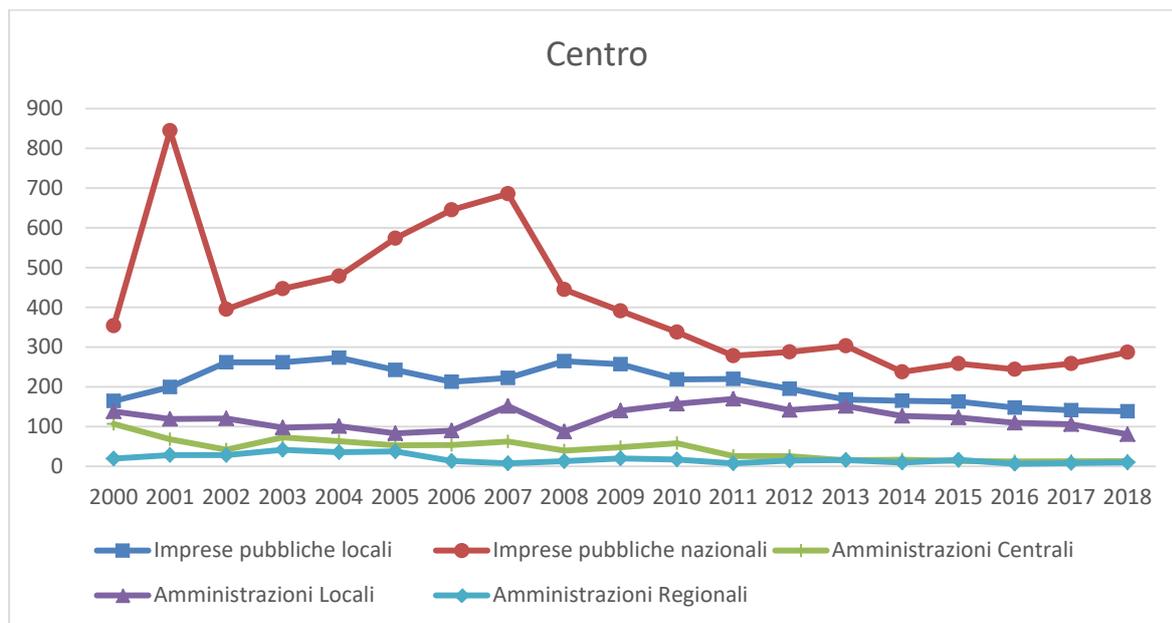
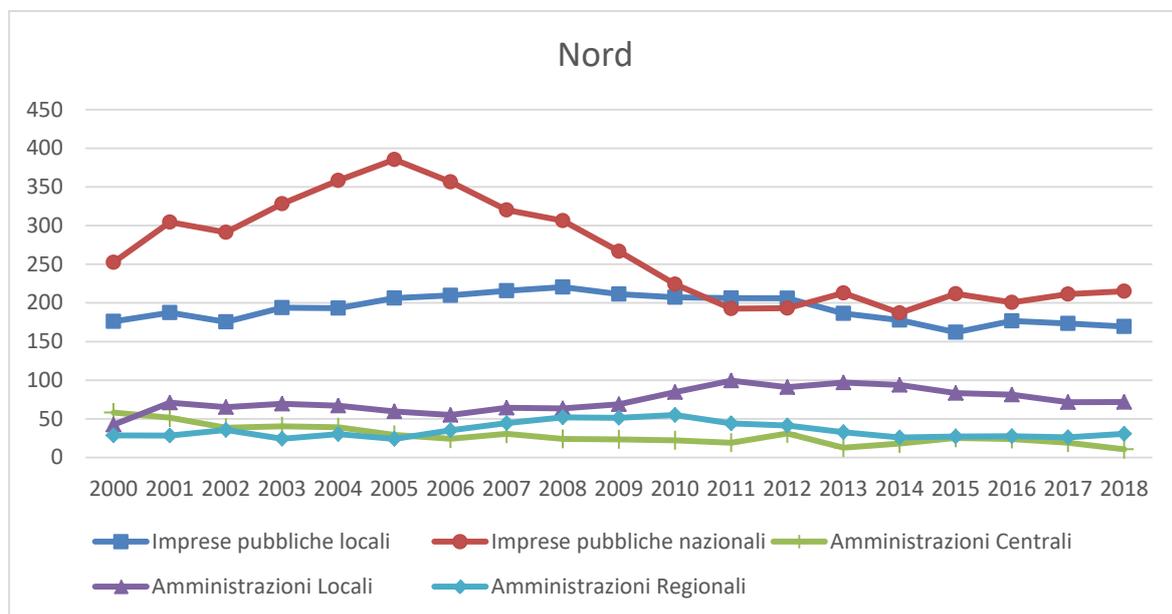
Il Mezzogiorno registra invece andamenti molto altalenanti sia per le IPN, sia per le Amministrazioni Centrali. In particolare, le IPN dopo un massimo relativo nel 2011 a 221 euro i valori sono scesi fino a 194 euro nel 2004; successivamente nel 2006 si è registrato un massimo assoluto a 248 euro pro capite per poi segnare una lunga discesa fino ai 100 euro del 2014. Dopo questo anno si è creata una divergenza di valori tra le IPN che sono tornate a salire fino al 2018 e le IPL che, dopo un periodo 2000-2014 sostanzialmente stabile hanno registrato una progressiva diminuzione fino al 2018. Ad esclusione delle Amministrazioni Regionali e Centrali, tutti gli altri raggruppamenti registrano valori molto inferiori alle macro aree del Nord e del Centro.

Il dato complessivo nazionale risente, seppur in maniera ridotta, dei citati elementi di particolarità delle varie Macro Aree. Ad esempio, il dato del 2001, dove si registra un massimo per le IPN, è influenzato dal comportamento registrato dalla Macro Area del Centro; mentre sull'andamento delle Amministrazioni Centrali soprattutto tra il 2006 e il 2011 incide il trend di continua salita e discesa registrato per il Mezzogiorno.

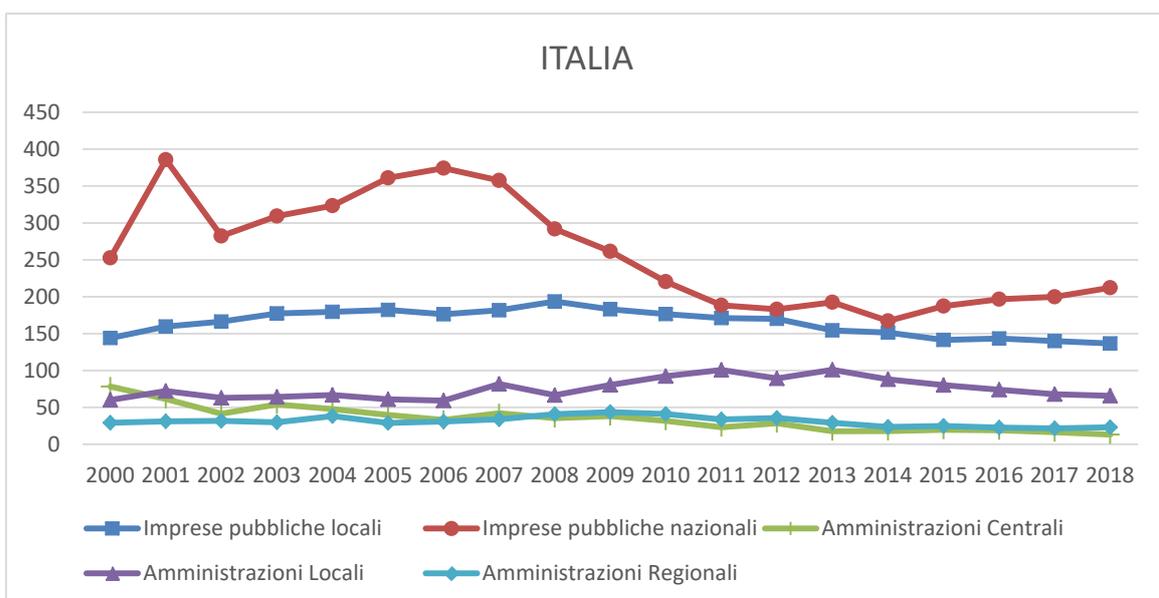
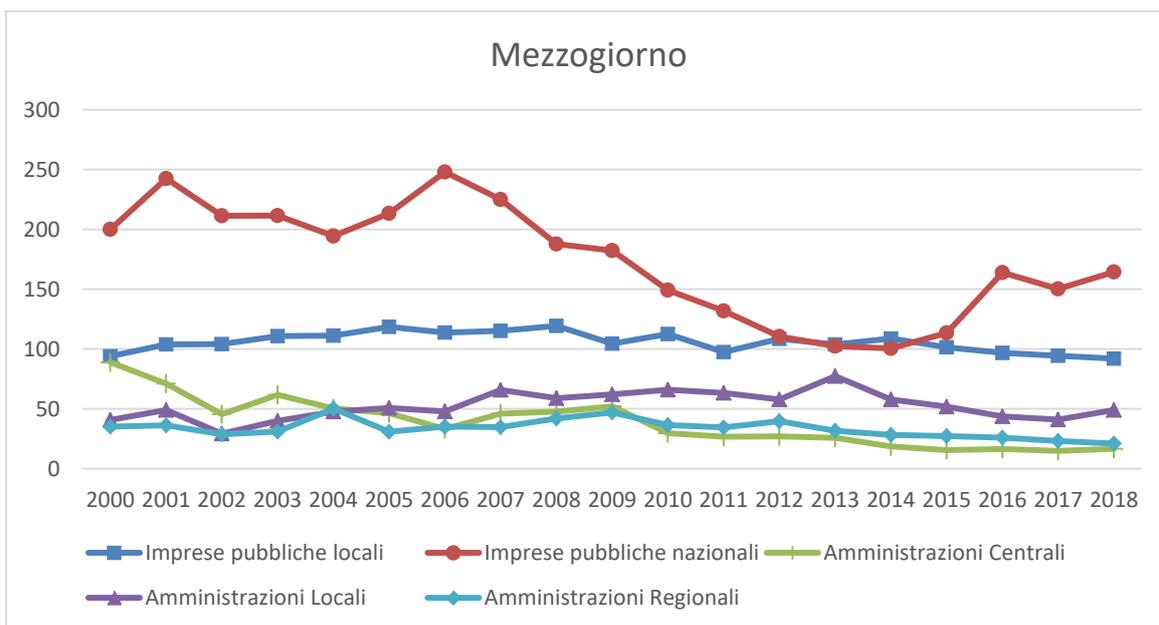
---

<sup>2</sup> L'incipit del processo di liberalizzazione comunitario si deve inizialmente a due decreti presidenziali, il 227/1998 e il 146/1999. Essi hanno introdotto nel nostro ordinamento i principi fondamentali in materia di autonomia gestionale, risanamento finanziario, separazione contabile ed accesso al mercato.

**Figura 1.16** SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI COSTANTI PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI", 2000-2018 (VALORI PRO CAPITE IN EURO)



## Capitolo 1



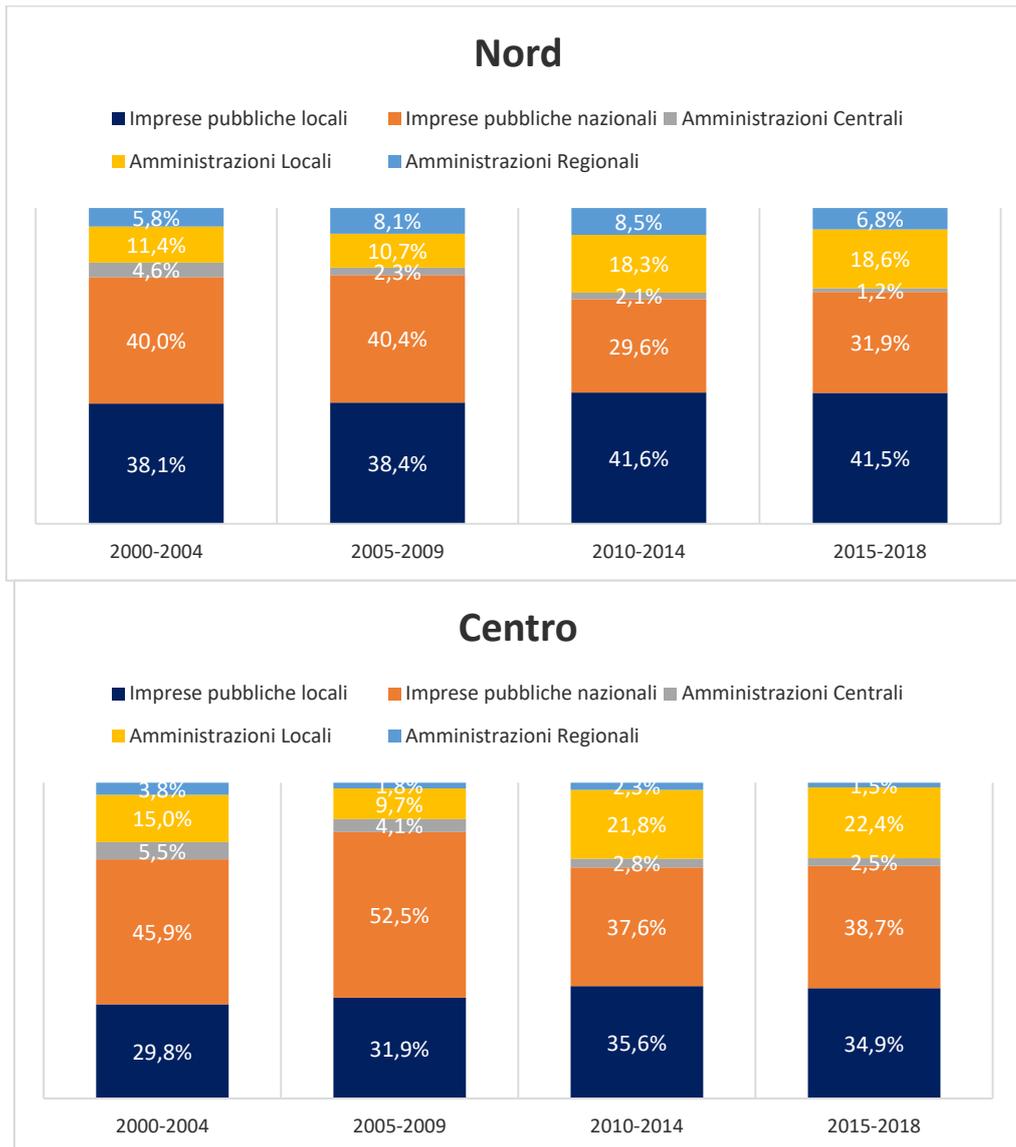
Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

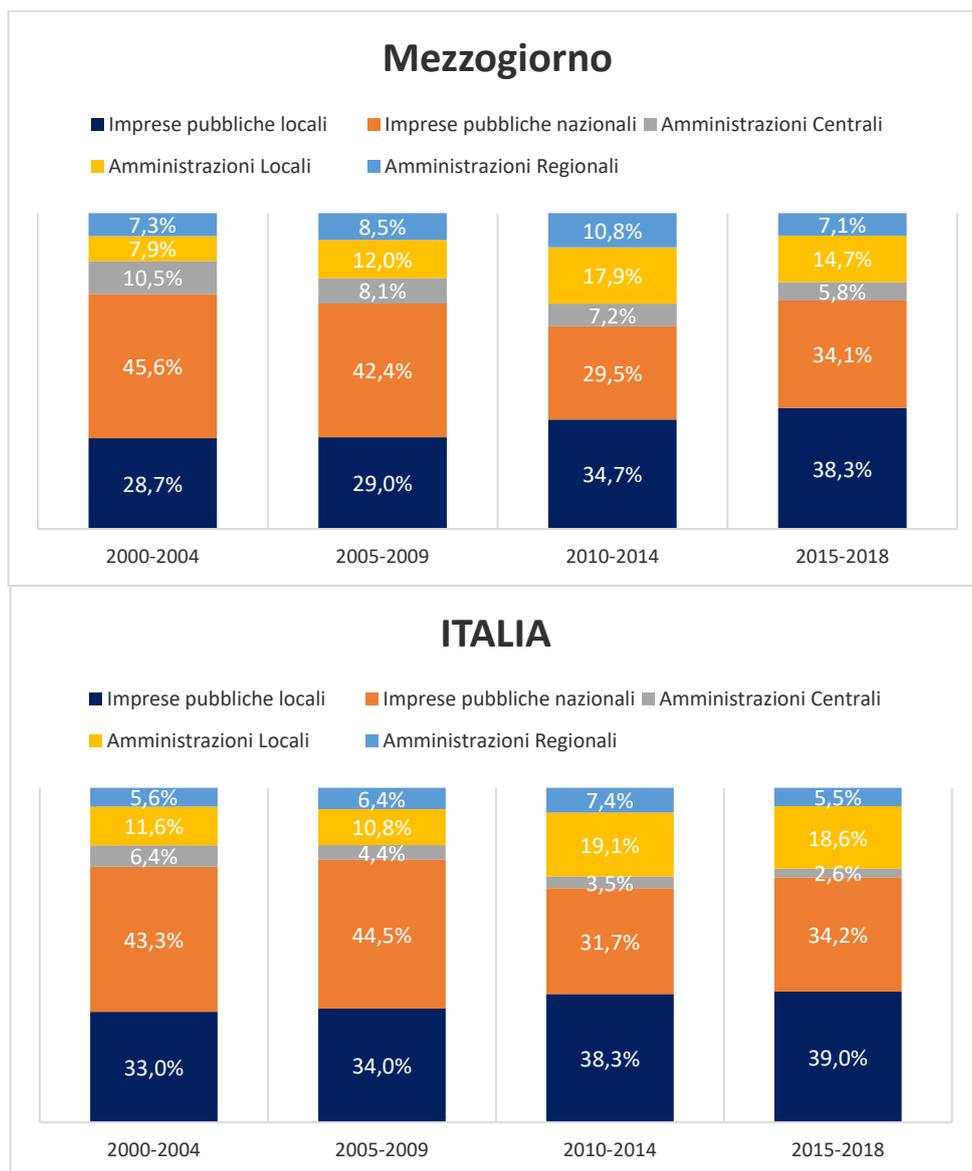
Per quanto riguarda la spesa primaria corrente netta per il settore altri trasporti, come atteso, il peso percentuale più rilevante riguarda principalmente le IPN in tutte le macro ripartizioni e nella media italiana e in particolare al Centro, per le motivazioni sopra accennate e relative al comparto ferroviario. In tale macro area, come visto per la spesa primaria totale netta a prezzi costanti, la categoria delle Amministrazioni Regionali hanno registrato un'incidenza molto bassa in tutti i sotto periodi, specialmente in quello 2015-2018.

Anche nel Mezzogiorno le IPN ricoprono grande rilevanza rispetto alle altre aggregazioni territoriali anche se parimenti è molto rilevante l'incidenza delle IPL. Negli ultimi due sotto periodi, infatti, la loro incidenza sulla spesa corrente netta a prezzi correnti è la più alta di tutti i raggruppamenti.

A livello nazionale si distinguono i primi due sotto periodi dove l'incidenza maggiore è delle IPN, mentre negli ultimi due, la progressiva crescita dell'incidenza delle IPL le porta ad essere il comparto con la maggiore incidenza sulla spesa primaria corrente netta a prezzi costanti.

**Figura 1.17** COMPOSIZIONE DELLA SPESA PRIMARIA CORRENTE NETTA A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)





Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

In termini pro capite, emergono elementi interessanti per le varie macro ripartizioni territoriali. In primo luogo, la macro area del Nord evidenzia una netta differenziazione tra i valori delle IPN e IPL e quelli del resto delle Amministrazioni così come osservato per la spesa primaria totale netta. Dopo il 2009, le IPL hanno registrato i valori pro capite più alti fino ai 171 euro del 2012. Il 2009 è anche l'anno in cui i valori di questa componente supera definitivamente quella delle IPN (era già successo nel 2003 e nel 2004) e continua a registrare i valori più alti fino all'ultimo anno oggetto di studio (il 2018). Per quanto riguarda il complesso delle Amministrazioni pubbliche del Nord, le locali hanno registrato valori superiori alle regionali e alle centrali per tutto il periodo considerato, con una forbice che a partire dal 2010 è andata aumentando.

Nella Macro Area del Centro, non solo si assiste alla differenza già osservata per il Nord tra Imprese pubbliche e Amministrazioni, con divergenze più forti del Nord, ma si ritrovano i due massimi, uno assoluto e uno relativo, già osservati nella spesa primaria totale netta a prezzi costanti, è quindi esclusivamente la componente di spesa corrente

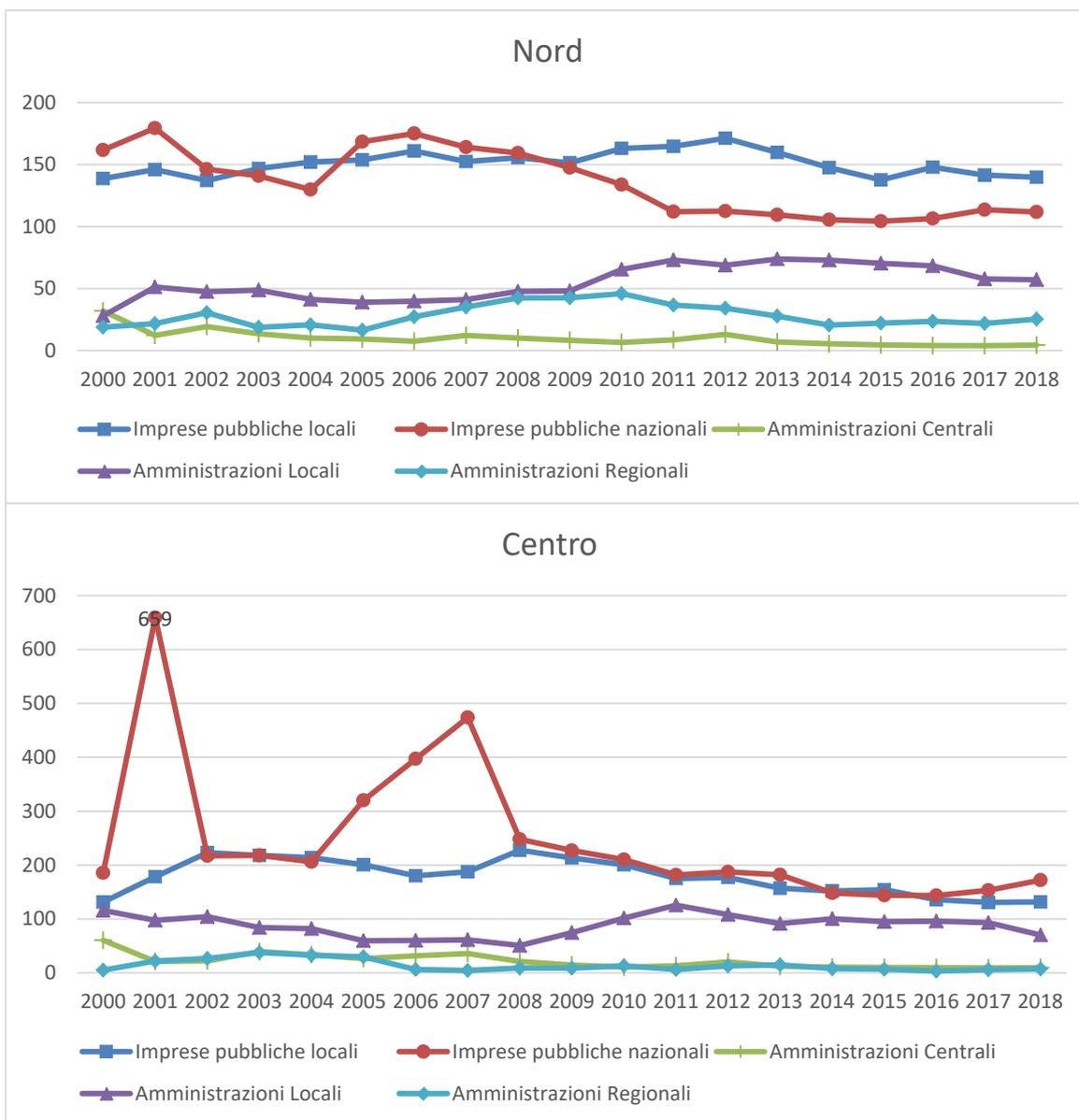
che determina i due valori molto alti del 2001 e del 2007 per le ragioni prima esposte. Al contrario del Nord, le IPN (a esclusione del 2014 e del 2015) hanno registrato valori pro capite superiori alle altre componenti comparate, in particolar modo rispetto alle IPL.

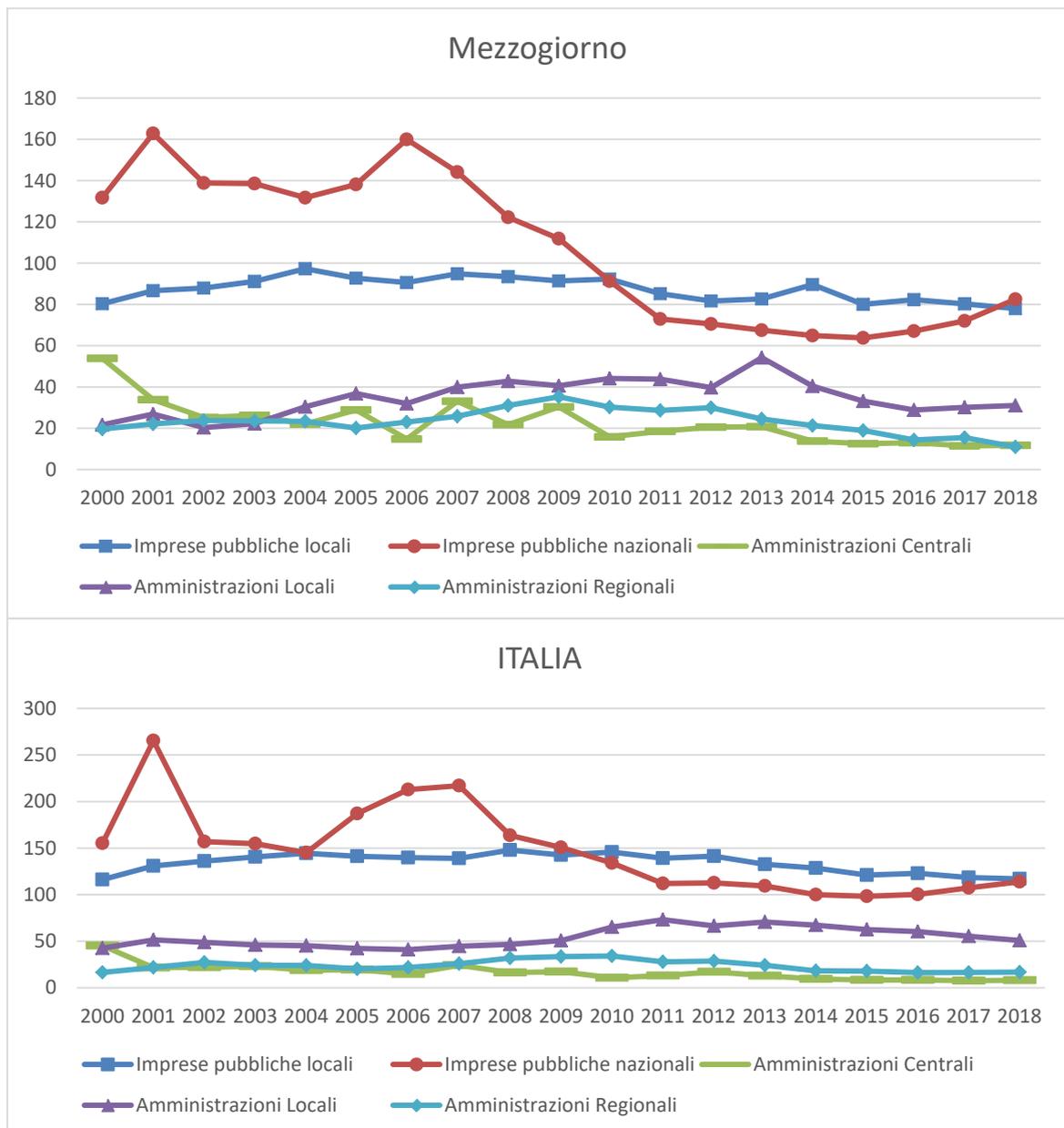
Se nel Nord e nel Centro i differenziali pro capite tra Imprese Pubbliche e Amministrazioni sono alti e ben definiti, nel Mezzogiorno si assiste a una ripartizione dove i differenziali sono più bassi in particolare per i valori mediamente minori delle Imprese Pubbliche rispetto al Nord e al Centro. Molto differenziato è anche l'andamento della spesa corrente pro capite tra i vari soggetti: mentre le IPL, le Amministrazioni locali e le Amministrazioni Regionali hanno evidenziato dei valori sostanzialmente lineari nel periodo oggetto di studio, la spesa corrente delle IPN ha registrato alti valori nel 2001 e nel 2006 per poi scendere in modo deciso fino al 2015 in termini pro capite e poi risalire, mentre la spesa corrente delle Amministrazioni Centrali da un valore pro capite relativamente alto nel 2000 è scesa in modo altalenante nel periodo seguente.

A livello nazionale si nota come le IPL e le IPN presentino al 2018 i valori di spesa primaria corrente netta a prezzi costante più alti e molto vicini tra loro: rispettivamente 117 e 114 euro pro capite.

Capitolo 1

Figura 1.18 SPESA PRIMARIA CORRENTE NETTA A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI, 2000-2018 (VALORI PRO CAPITE IN EURO)





Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Infine, si presenta la ripartizione per soggetti in termini di incidenza percentuale e in termini pro capite per la spesa in conto capitale netta per il settore altri trasporti.

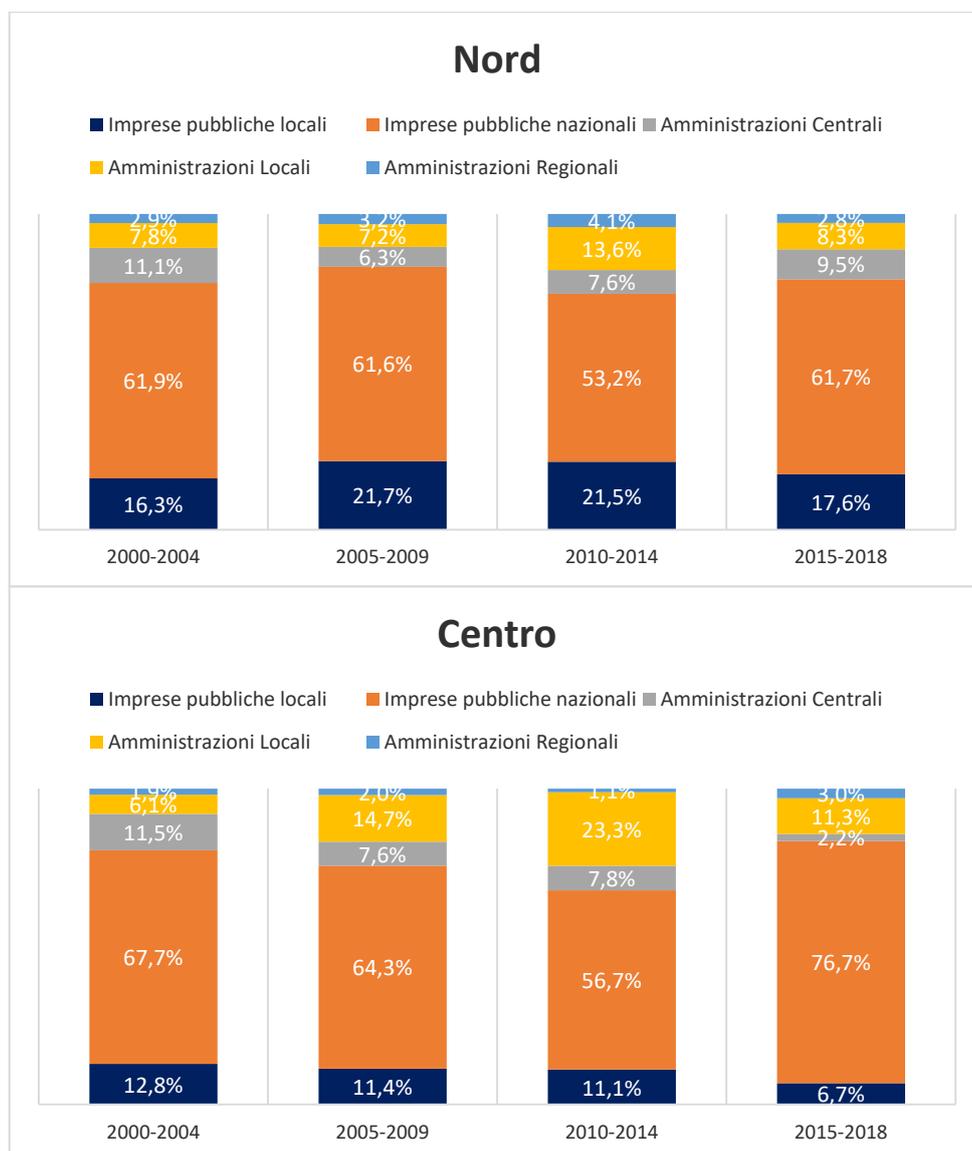
Il primo elemento facilmente individuabile a un primo sguardo dell'analisi è senza dubbio la grande quota di spesa in conto capitale che riguarda le IPN in tutte le macro aree e per tutti i sotto periodi individuati. Soprattutto nel quinquennio 2000-2004, in tutte le macro Aree e anche a livello complessivo italiano l'incidenza delle IPN è stata la più alta dei quattro sotto periodi con valori ben al di sopra del 50% a eccezione del Mezzogiorno. Al Centro si è invece registrata l'incidenza sul totale della spesa in conto capitale netta a prezzi costante più alta con il 76,7% (sotto periodo 2015-2018). Altro elemento che accomuna sia le macro aree del Nord e del Centro, sia il trend temporale è la diminuzione nel tempo dell'incidenza delle IPN fino al sotto periodo 2010-2014 per poi risalire con decisione nell'ultimo quinquennio 2015-2018. Questa diminuzione dell'incidenza è stata assorbita dalla spesa in

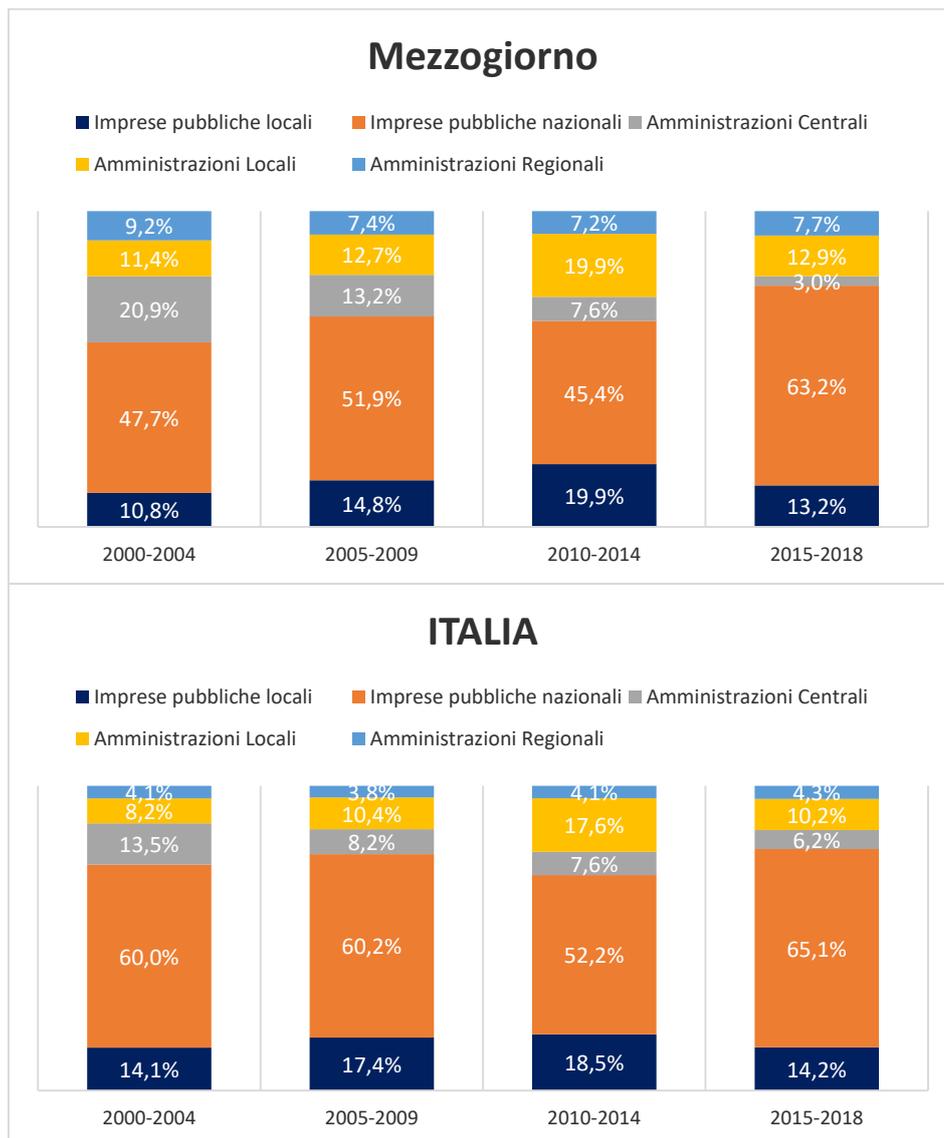
## Capitolo 1

conto capitale delle Amministrazioni centrali. Da rilevare come il Centro dimostri nei vari periodi le maggiori particolarità: l'incidenza delle Amministrazioni regionali è stata sempre minima con valori compresi tra il 1,1% a il 3,0% e di come l'incidenza delle IPL sia crollata tra il sotto periodo 2000-2004 e quello 2015-2018. Infine, nel quinquennio 2010-2014, sempre nel Centro, le Amministrazioni Locali hanno registrato un alto valore, pari al 23,3%, rispetto alle altre ripartizioni territoriali oggetto di confronto.

L'andamento delle varie componenti accomunano il Mezzogiorno e il totale nazionale: Le IPN hanno registrato una crescita nel sotto periodo 2005-2009, una discesa nel sotto periodo 2010-2014 e poi una nuova crescita dell'incidenza. In termini di valore, le percentuali del totale italiano delle IPN sul totale sono state nettamente più alte di quello del Mezzogiorno. Anche le IPL hanno registrato il medesimo trend sia per il Mezzogiorno che per il totale italiano, con una crescita fino al 2010-2014 e una diminuzione nell'ultimo sotto periodo considerato. Per le Amministrazioni centrali da notare l'incidenza di circa il 21% si tale componente nel Mezzogiorno nel sotto periodo 2000-2004.

**Figura 1.19** COMPOSIZIONE DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI, 2000-2018 (VALORI PERCENTUALI)





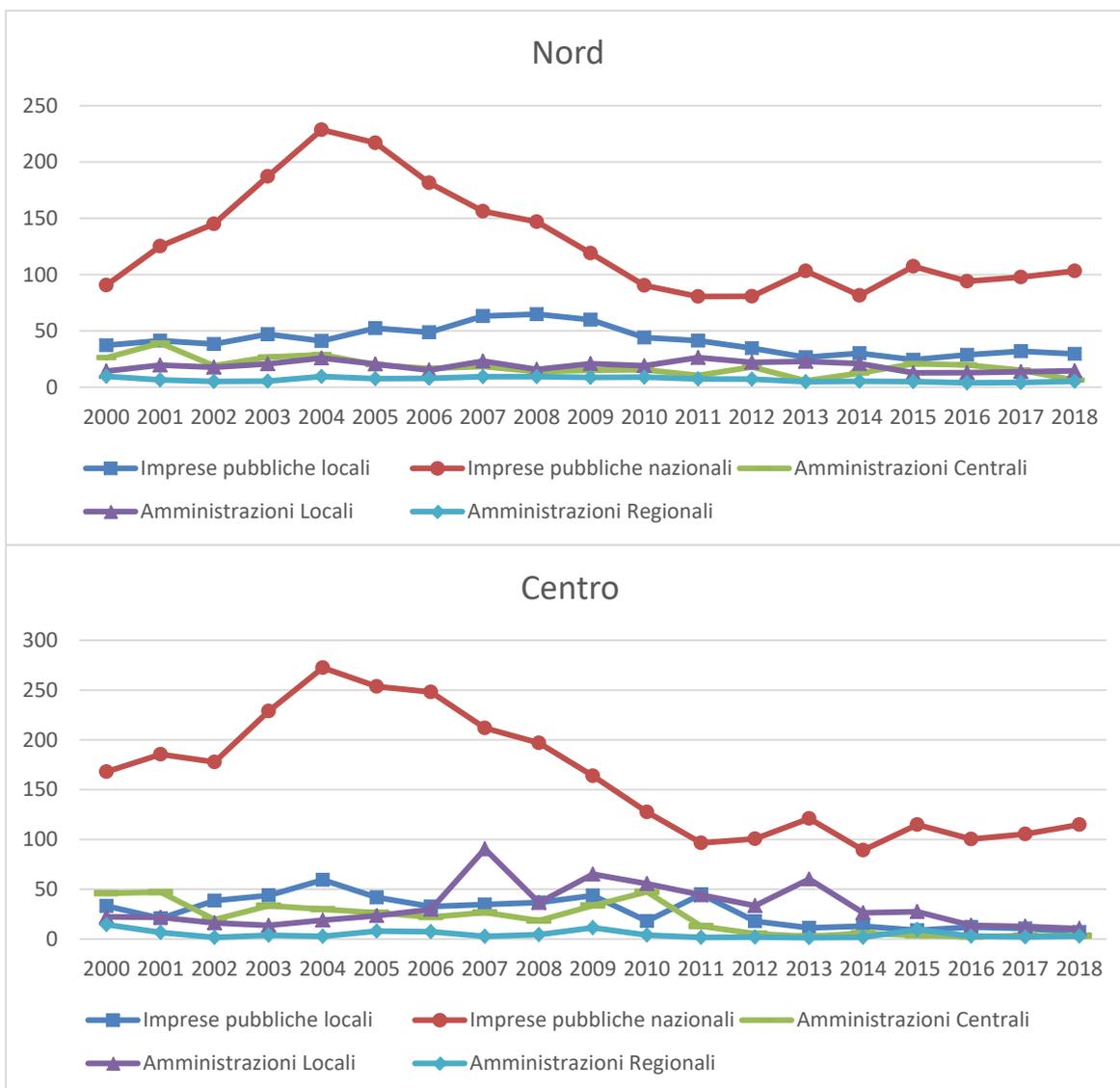
Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

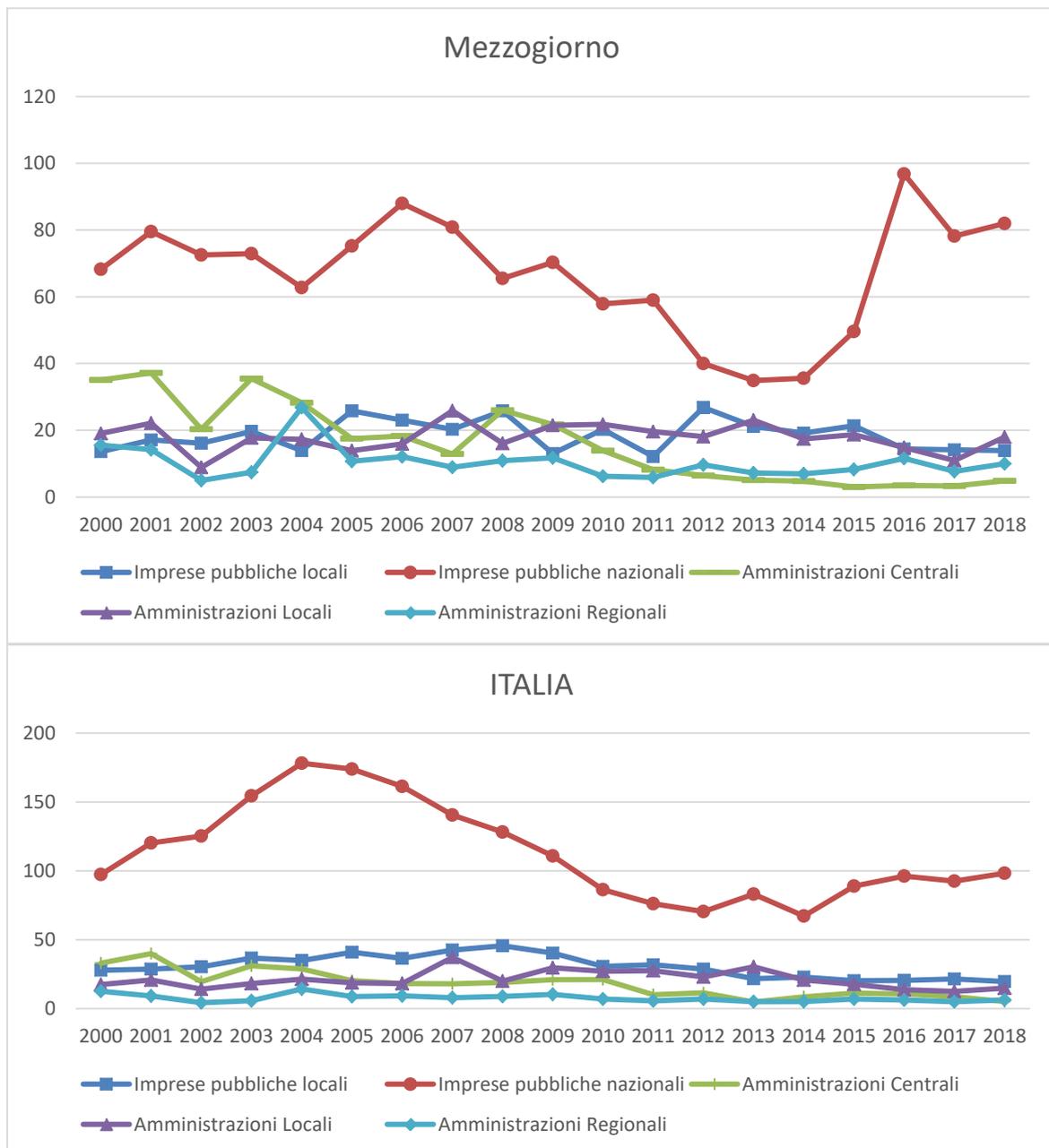
I valori pro capite per soggetto per la spesa in conto capitale netta presenta invece nel periodo di analisi 2000-2018 delle analogie per la macro ripartizione del Nord, del Centro e per la media nazionale riguardo le IPN. Si nota, infatti, un massimo nell'anno 2004, una decrescita fino all'anno 2011 e un successivo periodo di bassa variabilità dei valori fino all'anno 2018.

Ben diversi i risultati della macro ripartizione del Mezzogiorno, i quali registrano durante la serie storica un andamento molto altalenante sia per le IPN che per le Amministrazioni Centrali, sebbene mediamente sia la prima tipologia di enti a registrare i valori pro capite più alti. Rispetto a quanto visto per la componente corrente, nel caso della spesa in conto capitale non si osserva per le IPN la discrepanza rispetto alle Amministrazioni pubbliche: in tutte le macro aree i valori sono molto simili, mentre permane una differenza sostanziale con i valori pro capite delle IPN.

Capitolo 1

Figura 1.20 SPESA IN CONTO CAPITALE NETTA TOTALE A PREZZI COSTANTI PER IL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" PER TIPOLOGIA DI SOGGETTI, 2000-2018 (VALORI PRO CAPITE IN EURO)





Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

In conclusione sono molte le considerazioni che emergono dai dati e di queste un largo numero è comprensibilmente connotato ad un settore come quello degli "altri trasporti" che detiene peculiarità uniche, ricomprendendo un'importante fetta di importanti servizi e infrastrutture del Paese e della loro gestione. Non a caso la rilevanza maggiore nei vari tipi di spesa riguarda le IPN, soprattutto per la spesa in conto capitale e, quindi, per gli impieghi connessi agli investimenti. Lo sforzo finanziario che il settore richiede viene per buona parte coperto da IPN e IPL. In quest'ultimo caso, la crescita di importanza delle IPL si è registrata nella spesa primaria corrente e in particolar modo nel sotto periodo 2015-2018. L'esternalizzazione di alcuni servizi del settore in esame ha necessariamente coinvolto la IPL che, come detto, hanno incrementato la loro incidenza rispetto agli altri attori economici. In questo contesto le Amministrazioni pubbliche non hanno mai

## Capitolo 1

denotato incidenze rilevanti; tra di esse le Amministrazioni locali sono state quelle che, soprattutto per la parte corrente, hanno registrato le incidenze più alte. Infine, la macro area del Centro risulta quella con incidenze e valori pro capite maggiori per tutte e tre le tipologie di spesa. Gli eventi particolari come quello della liberalizzazione del settore ferroviario e, comunque, la presenza del Lazio e di Roma, continuano a essere esiziali rispetto ai risultati della macro area.

### 1.5 QUALE RUOLO PER LE REALTÀ LOCALI

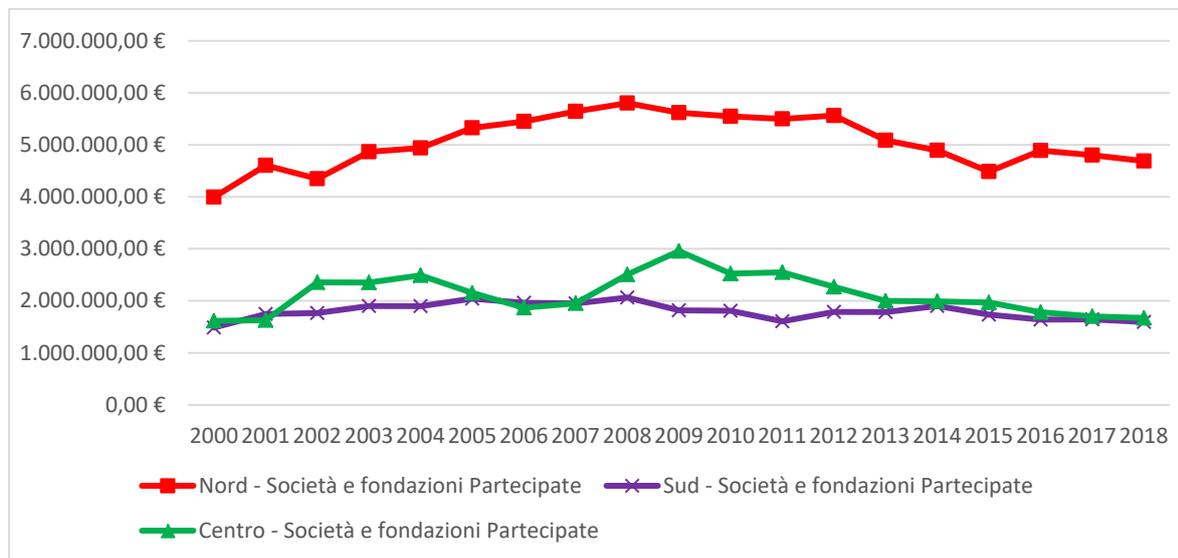
Volgendo l'attenzione al ruolo per le realtà locali, occorre soffermare l'attenzione sulle spese per le IPL al fine di indagare l'ammontare assoluto della spesa per categoria di ente. Volendo, infatti, analizzare la forma dell'ente partecipato utilizzando i dati del Sistema CPT, occorre illustrare di seguito brevi cenni sul sistema di classificazione adottato dalle statistiche del CPT. Detta classificazione è strutturata su tre livelli:

- categoria;
- sub-categoria;
- sottotipo.

La categoria è una macro voce che raccoglie diverse tipologie di enti partecipati tenendo conto principalmente della loro forma giuridica; la subcategoria fa riferimento alla dimensione territoriale distinguendo tra centrale, regionale e subregionale; secondo la guida metodologica CPT, il sottotipo evidenzia "le principali classi di enti e/o quelle più frequentemente rilevate nella banca dati CPT, tenendo conto del dettato legislativo, soprattutto in materia di enti locali, e dei possibili legami con altri sistemi di codifica utilizzati nella Pubblica Amministrazione". La presente analisi si focalizza sulle categorie quale macro voce in grado di catturare le eterogenee forme giuridiche che afferiscono all'ambito delle IPL. Le categorie CPT maggiormente utilizzate per erogare servizi connessi ai trasporti sono compendabili in "Società e fondazioni - Partecipate", "Aziende e istituzioni" nonché "ConSORZI e Forme associative".

La prima Categoria è quella maggiormente significata ed utilizzata in tutte le Regioni in conseguenza dell'ampio processo di aziendalizzazione e creazione di società, aventi diverse forme giuridiche, a controllo pubblico nell'ambito dei trasporti. In particolare, nell'ambito di tale categoria CPT, la forma giuridica prevalente è quella delle società di capitali che, come da disciplina codicistica, forniscono maggiori garanzie e processi procedimentalizzati sulla *governance* ed il controllo societario. Il Legislatore statale, infatti, con l'art. 3 del TUSP individua, tra i tipi di società in cui è ammessa la partecipazione pubblica, solo le società per azioni e le società a responsabilità limitata, anche in forma cooperativa. Nonostante l'ampia diffusione di società controllate da enti pubblici, come emerge dalla Figura sottostante la spesa totale è maggiormente concentrata nel Nord Italia, mentre quella del Centro e del Sud Italia sono pressoché identiche in diversi anni.

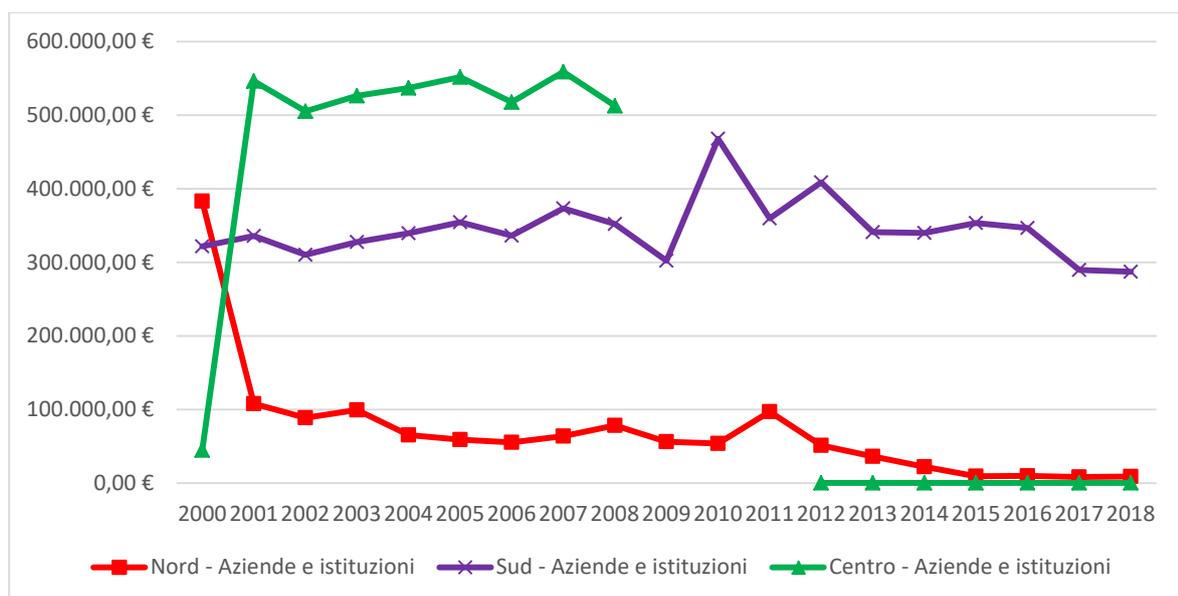
**Figura 1.21 IPL - SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER LA CATEGORIA "SOCIETÀ E FONDAZIONI - PARTECIPATE" (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Volgendo lo sguardo alla categoria "Aziende e istituzioni" si nota agevolmente nella Figura di cui sotto la più ridotta capacità di spesa nonché la discontinua scelta di utilizzo di tale forma giuridica, specie nel Centro Italia. La disciplina gius-contabile delle aziende speciali ed istituzioni è stata profondamente rivista dal d.lgs. 118/2011 in tema di armonizzazione dei sistemi contabili nonché dal D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 convertito, con modificazioni, in Legge 24 marzo 2012, n. 27 (cd. "Crescitalia"); dette aziende sono utilizzate sempre più raramente nel settore dei trasporti, trovando maggiore spazio nell'esercizio di servizi sociali tra cui prevalentemente i servizi alla persona ma anche farmacie e attività formative.

**Figura 1.22 IPL - SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER LA CATEGORIA "AZIENDE E ISTITUZIONI" (EURO COSTANTI 2015)**

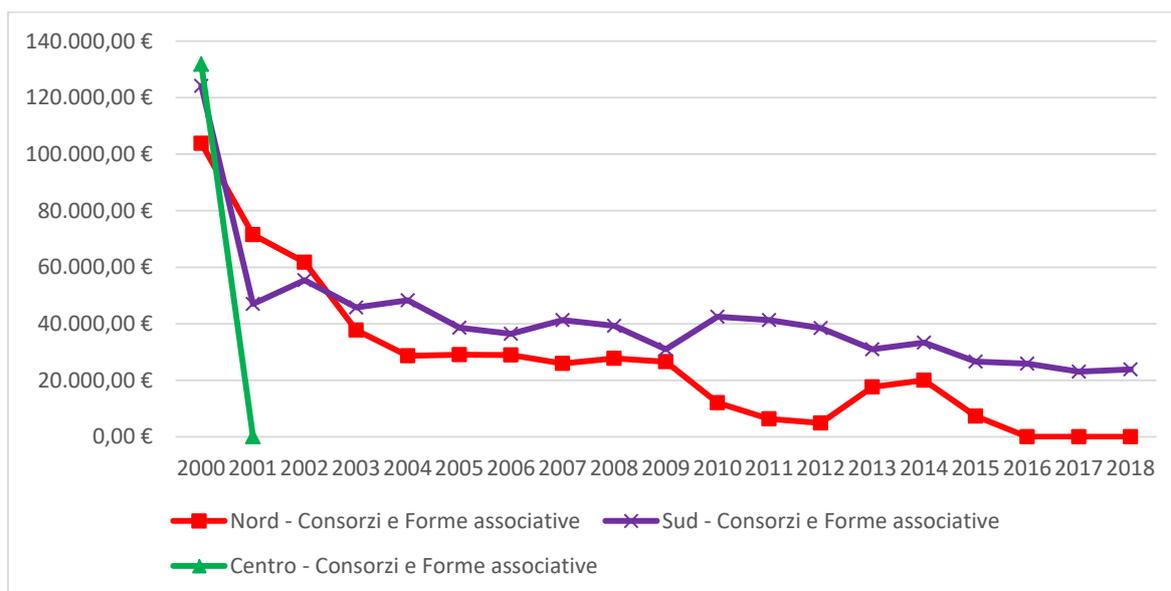


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

La dinamica espressa circa le aziende specie ed istituzioni è ancor più evidente nella categoria " Consorzi e forme associative" laddove il Centro Italia ha abbandonato tale modello giuridico agli inizi del nuovo millennio e la spesa del resto del Paese è in continua diminuzione in conseguenza anche dei ripensamenti delle forme giuridiche.

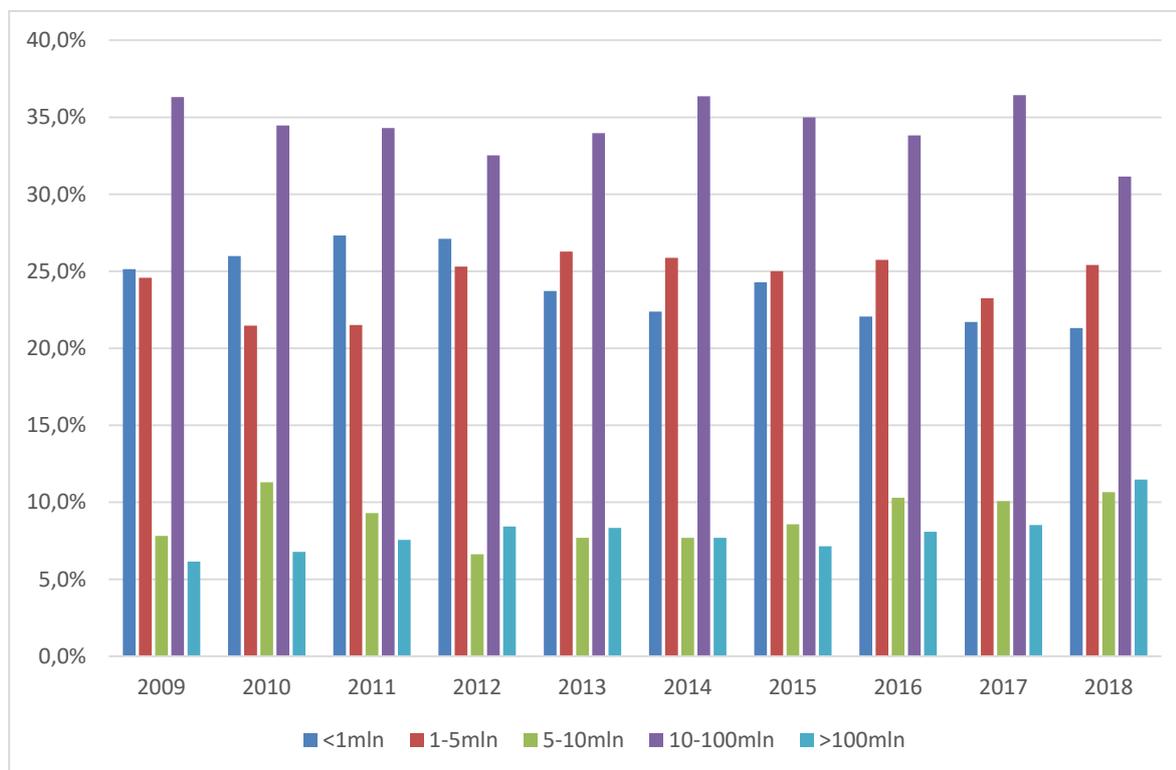
**Figura 1.23** IPL - SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE PER LA CATEGORIA "CONSORZI E FORME ASSOCIATIVE" (EURO COSTANTI 2015)



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

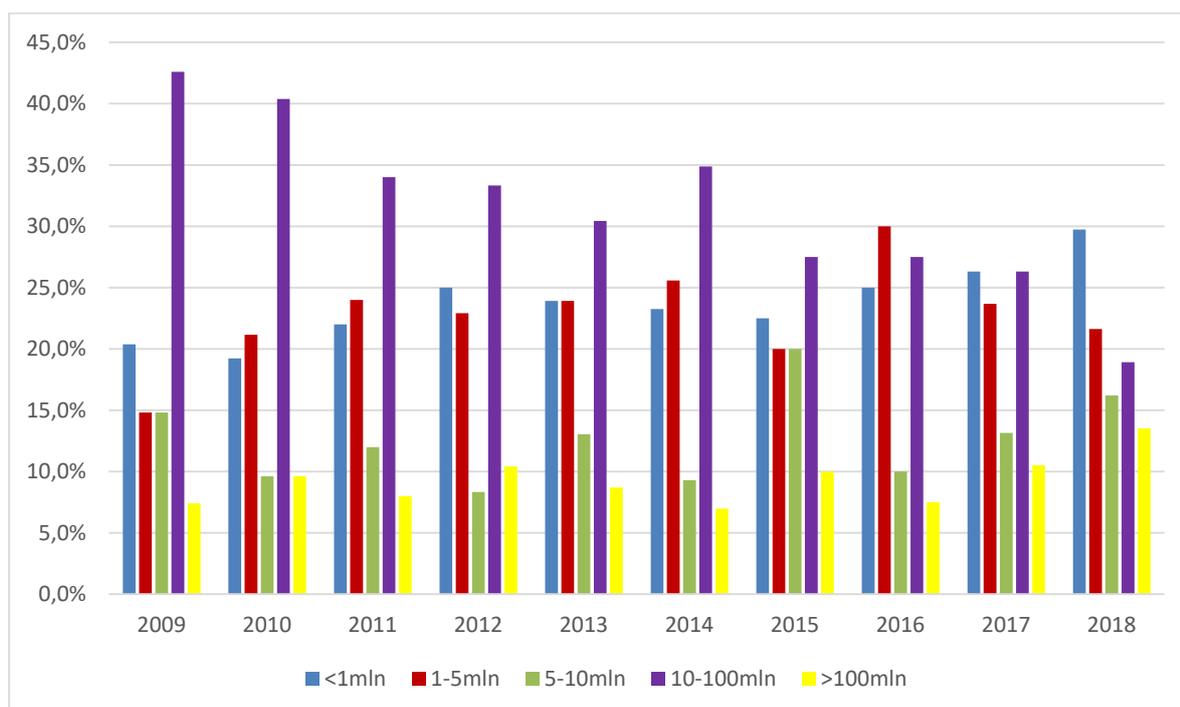
Al fine di analizzare, ancor più in dettaglio, il ruolo delle IPL in termini di spesa, occorre far riferimento alla loro dimensione media. Come emerge dalle tre figure di cui sotto afferenti al Nord, Centro e Sud Italia, si registra una forte concentrazione nelle imprese di più grandi dimensioni: nelle regioni del Mezzogiorno le imprese appartenente alla classe dimensionale tra i 10 ed i 100 milioni di spesa ricoprono costantemente una percentuale di spese superiore al 40%.

**Figura 1.24 IPL - NORD ITALIA - DIMENSIONE MEDIA PER CLASSI DIMENSIONALI (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

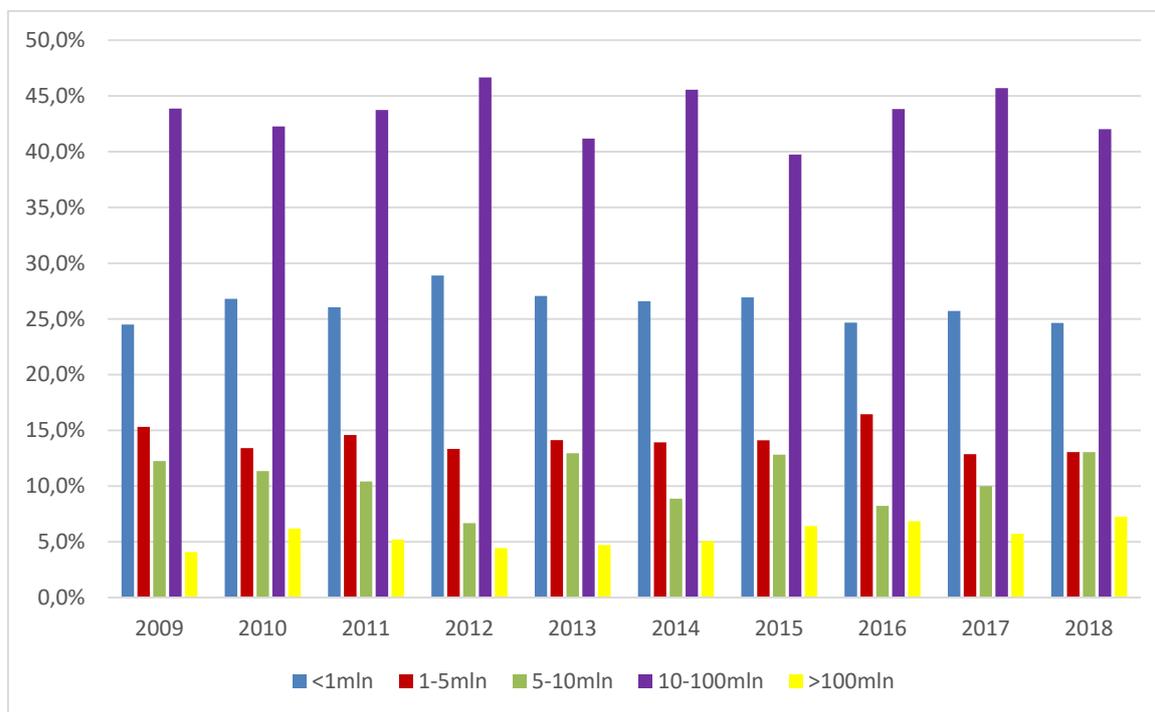
**Figura 1.25 IPL - CENTRO ITALIA - DIMENSIONE MEDIA PER CLASSI DIMENSIONALI (EURO COSTANTI 2015)**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

## Capitolo 1

**Figura 1.26** IPL - CENTRO ITALIA - DIMENSIONE MEDIA PER CLASSI DIMENSIONALI (EURO COSTANTI 2015)



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Il settore degli "Altri trasporti" è, dunque, caratterizzato da un elevato livello di concentrazione per cui la spesa regionale delle IPL è sostenuta da pochi "campioni" regionali ovvero da società partecipate da Pubbliche Amministrazioni di grandi dimensioni. Concentrando l'attenzione sulle IPL è possibile osservare che quasi in ciascuna regione vi è almeno un'impresa pubblica attiva nel settore "Altri trasporti" di grande dimensione che eroga una significativa quota di spesa pubblica. Nella seguente Figura è possibile osservare l'incidenza delle IPL che operano nel settore in esame sul totale della spesa non consolidata delle IPL.

**Tabella 1.1 PRINCIPALI IMPRESE PUBBLICHE LOCALI PER AMMONTARE DELLA SPESA TOTALE PRIMARIA AL NETTO DELLE PARTITE FINANZIARIE NELL'ULTIMO LUSTRO - DATI NON CONSOLIDATI (VALORI PERCENTUALI SU TOTALE IPL)**

REGIONE	IPL	ANNO				
		2014	2015	2016	2017	2018
Regione Piemonte	FCT Holding	8,94%	5,77%	9,60%	6,78%	2,85%
Regione Lombardia	Azienda Trasporti Milanesi (ATM)	7,89%	8,34%	9,16%	8,07%	7,81%
	Società Esercizi Aeroportuali (SEA)	4,75%	4,61%	4,96%	5,10%	4,79%
Provincia autonoma di Trento	Trentino Trasporti Esercizio	4,42%	4,32%	4,68%	4,54%	ND
	Trentino Trasporti	2,80%	1,47%	1,72%	2,00%	5,96%
Veneto	Azienda Veneziana della Mobilità	4,69%	4,84%	5,55%	5,15%	5,15%
Friuli Venezia Giulia	Autoservizi F.V.G.	2,66%	3,57%	3,99%	2,54%	2,25%
Liguria	Azienda Mobilità e Trasporti	7,90%	8,39%	8,48%	7,90%	7,38%
Emilia Romagna	Trasporto Passeggeri Emilia Romagna (TPER)	3,75%	3,87%	4,34%	3,43%	3,26%
	Ferrovie Emilia Romagna	2,14%	2,10%	2,28%	2,30%	2,06%
Toscana	CTT Nord	2,61%	3,98%	3,37%	3,31%	3,82%
Marche	CONEROBUS	2,95%	2,55%	2,88%	2,90%	2,79%
Umbria	Umbria T.P.L. e mobilità	12,29%	2,07%	1,61%	1,81%	1,32%
Lazio	Azienda per Trasporti Autoferrotranviari del Comune di Roma	12,98%	15,19%	13,89%	12,90%	13,01%
	Roma Metropolitane	4,72%	5,13%	6,19%	5,94%	6,00%
	Soc. CO.TRA.L	4,61%	5,28%	5,78%	5,33%	4,68%
Abruzzo	Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA)	13,64%	20,92%	21,65%	21,19%	20,83%
Campania	Ente autonomo Volturno	13,72%	11,58%	7,47%	10,45%	10,52%
	Azienda Napoletana Mobilità (ANM)	6,83%	6,19%	5,95%	5,13%	4,25%
Puglia	Aeroporti di Puglia	5,77%	7,31%	6,67%	4,94%	6,88%
	Azienda Mobilità e Trasporti Bari	3,24%	3,22%	3,05%	4,91%	3,25%
Calabria	Ferrovie della Calabria	9,39%	10,39%	10,70%	6,58%	5,16%
Sardegna	Azienda Regionale Sarda Trasporti	13,27%	12,07%	15,16%	13,78%	13,54%
Sicilia	AMAT Palermo	4,79%	4,31%	5,04%	5,47%	5,52%

Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

La spesa nel settore oggetto di indagine può essere indagata anche sfruttando le potenzialità della categoria economica "Contratti di servizio con imprese pubbliche locali e nazionali". Si tratta di una categoria di spesa introdotta nel corso del 2014 e rappresenta un "di cui" della voce "Acquisto di beni e servizi". Tale categoria "intende quantificare quei contratti, di tipo regolamentare, relativi a servizi pubblici erogati direttamente agli utenti (ad esempio: trasporti, luce, acqua, gas, smaltimento rifiuti, ecc.) e acquisiti dall'ente sul mercato". Le risorse allocate tra i "Contratti di servizio con imprese pubbliche locali e nazionali" sono elisi in sede di consolidamento al fine di evitare eventuali duplicazioni e, quindi, di considerare la stessa somma una volta in capo all'Amministrazione regionale ed un'altra in capo alla società partecipata. Isolare le risorse afferenti ai contratti di servizio tra Amministrazione regionale ed imprese pubbliche nazionali o locali consente un migliore consolidamento nella costruzione del conto CPT del SPA ed in futuro sarà esteso anche al comparto delle Amministrazioni locali. Pertanto, una valorizzazione della portata

## Capitolo 1

informativa di tale voce passa inevitabilmente dall'utilizzo del dato non consolidato e confinato alla sola indagine delle Amministrazioni regionali. Focalizzando l'analisi sull'ultimo lustro emerge un utilizzo piuttosto disomogeneo dei contratti di servizio da parte delle regioni come da seguente Tabella.

**Tabella 1.2 SPESA PER CONTRATTI DI SERVIZIO PUBBLICO DELLE AMMINISTRAZIONI REGIONALI PER REGIONE - DATI NON CONSOLIDATI (VALORI PRO-CAPITE IN EURO A PREZZI COSTANTI 2015)**

REGIONE	ANNO				
	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	46,87	28,54	4,03	4,03	0,00
02 - Valle d'Aosta	0,00	0,00	442,44	251,82	400,51
03 - Lombardia	59,95	65,30	59,54	57,37	58,97
05 - Veneto	36,32	28,65	31,95	35,84	36,95
06 - Friuli Venezia Giulia	36,04	35,73	34,76	133,93	139,70
07 - Liguria	58,98	42,04	53,45	60,47	59,32
08 - Emilia Romagna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
09 - Toscana	84,96	59,62	93,46	76,10	135,09
10 - Umbria	0,00	49,18	74,58	57,91	70,04
11 - Marche	32,84	21,35	51,59	55,45	56,03
12 - Lazio	176,02	139,45	107,58	97,91	111,99
13 - Abruzzo	0,00	14,55	0,00	48,87	65,29
14 - Molise	39,72	41,36	342,27	14,42	42,75
15 - Campania	129,90	104,62	139,94	124,24	111,37
16 - Puglia	92,25	74,74	65,97	59,60	99,97
17 - Basilicata	80,73	124,26	90,08	78,64	105,71
18 - Calabria	37,68	77,41	178,53	110,08	114,63
19 - Sicilia	31,16	46,29	91,47	44,12	75,17
20 - Sardegna	134,78	110,41	134,17	116,09	123,55
21 - Provincia Autonoma di Trento	160,92	158,89	132,70	138,16	115,03
22 - Provincia Autonoma di Bolzano	93,33	83,70	65,12	112,98	142,23

*Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali*

## CAPITOLO 2 - IL SETTORE ALTRI TRASPORTI: L'ANALISI DI CONTESTO

### ABSTRACT

Nel capitolo si prova a ricostruire il "contesto" in cui va collocata la spesa del settore degli Altri trasporti. L'analisi presenta numerose complessità, anche per la configurazione del settore, in cui confluiscono i flussi di spesa pubblica relativi al trasporto pubblico, in tutte le sue modalità, e alla realizzazione, all'utilizzo e alla manutenzione delle relative infrastrutture, ad eccezione di quelle stradali. L'indagine ha provato a ricostruire le differenze territoriali relative alla dotazione infrastrutturale, al ricorso alle differenti modalità di trasporto e al grado di corrispondenza delle condizioni di offerta del servizio pubblico all'esigenze degli utenti.

I numerosi indicatori utilizzati, compresi quelli specifici al trasporto urbano dei comuni capoluogo di provincia, sono ricavati tutti da banche dati facenti riferimento all'ISTAT. In particolare, per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali relative al trasporto ferroviario, marittimo e aereo si è fatto riferimento ai dati degli Indicatori territoriali delle politiche di sviluppo (ITPS) e dell'Atlante statistico territoriale delle infrastrutture (ASTI), relativi alla lunghezza della rete ferroviaria, degli accosti dei porti e del numero di aeroporti. I dati sono stati poi normalizzati relativamente alla superficie e/o alla popolazione di riferimento. I dati sull'utilizzo dei "trasporti" - numero di passeggeri e tonnellate di merci - sono presi dall'ASTI e dai risultati dell'indagine Multiscopo dell'Istat, a cui si attinge anche per quanto riguarda l'apprezzamento sulla "qualità" del servizio da parte degli utenti. Gli indici di trasporto sono espressi in termini di popolazione residente, mentre il giudizio sulla qualità del servizio è ricavato dalla percentuale degli utenti che si dichiarano soddisfatti.

Sulla base degli indicatori utilizzati, il Mezzogiorno sembra soffrire di una dotazione ferroviaria "minore" di quella del resto del Paese, anche da un punto di vista tecnologico, al contrario di quello che si registra per quelle marittime, con riferimento alle quali il Mezzogiorno "sfrutta" la sua configurazione naturale. Più controverse, le conclusioni nel caso delle infrastrutture per il trasporto aereo, per le quali l'indicatore utilizzato non appare in grado di discriminarle per dimensioni. Il Mezzogiorno fa registrare, inoltre, l'indice di trasporto più basso nel caso del trasporto aereo di persone e merci e di quello ferroviario e stradale di persone. Al contrario, per il trasporto marittimo, sia di persone che di merci, fa registrare l'indice più elevato. Inferiore, infine, rispetto alle altre aree del Paese il grado di apprezzamento mostrato dagli utenti dei servizi di trasporto.

### INTRODUZIONE

L'analisi di contesto del settore degli Altri trasporti presenta numerose complessità. Nel settore, infatti, confluiscono tutti i flussi di spesa pubblica riconducibili all'esercizio del servizio di trasporto pubblico, in tutte le sue modalità, e alla realizzazione, all'utilizzo e alla manutenzione delle relative infrastrutture, ad eccezione di quelle stradali (a loro volta ricomprese nel settore Viabilità)<sup>3</sup>. Si tratta in definitiva di molteplici flussi di spesa che riguardano tutti gli enti della Pubblica amministrazione (amministrazione centrale, regionale e locale) e specifici Enti dell'extra PA e le cui differenze relative alla loro natura economica (di spesa corrente e/o di conto capitale) si intrecciano con quelle riferite agli specifici campi di applicazione, ossia alle differenti modalità di trasporto.

Nella selezione degli indicatori abbiamo cercato di seguire un preciso disegno e di ottemperare a specifiche esigenze. Per quanto riguarda il disegno, la scelta ha cercato di dare conto delle differenze regionali relative:

<sup>3</sup> Per una più precisa definizione dell'ambito degli Altri trasporti nell'ambito dei Conti Pubblici territoriali, cfr. Nucleo Centrale del Progetto Conti Pubblici Territoriali, Guida ai Conti Pubblici Territoriali (CPT), 2007, p. 85.

## Capitolo 2

1. alla dotazione infrastrutturale;
2. alla domanda o più precisamente alle dimensioni del ricorso alle differenti modalità di trasporto, con riferimento sia al trasporto di persone che di merci;
3. al grado di corrispondenza delle condizioni di offerta del servizio pubblico all'esigenze degli utenti, così come rivelate da specifiche indagini.

Per quanto riguarda le esigenze, la scelta è ricaduta sugli indicatori di cui oltre alla specificazione regionale fosse garantita una adeguata disponibilità temporale, ossia che non fossero disponibili solo in modo "episodico" e che anzi coprissero un periodo di tempo sufficientemente lungo, per quanto possibile sovrapponibile alla serie storica dei Conti Pubblici Territoriali (CPT).

La batteria di indicatori è completata con quelli specifici al trasporto urbano, ossia di quello relativo ai comuni capoluogo di provincia. In quel contesto oltre a esaminare le differenze esistenti nell'offerta del servizio pubblico e nella domanda, avremo modo di trarre una prima serie di indicazioni sulle azioni avviate nei diversi territori in merito ai problemi di inquinamento dell'aria.

Per non appesantire eccessivamente la lettura, nelle pagine seguenti la rappresentazione degli indicatori si limiterà alla dinamica registrata a livello nazionale e di macro-area (Nord, Centro e Mezzogiorno), sebbene verranno richiamate all'occorrenza le risultanze di specifiche regioni, rimandando all'Appendice una più completa rappresentazione regionale.

Si rimanda, infine, all'analisi di contesto effettuata per il settore Viabilità, per la descrizione della distribuzione regionale delle variabili macroeconomiche di riferimento (il valore aggiunto, gli investimenti fissi lordi e la spesa per consumi del complessivo settore dei trasporti), oltre che per gli indicatori sull'inquinamento atmosferico.

### 2.1 LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

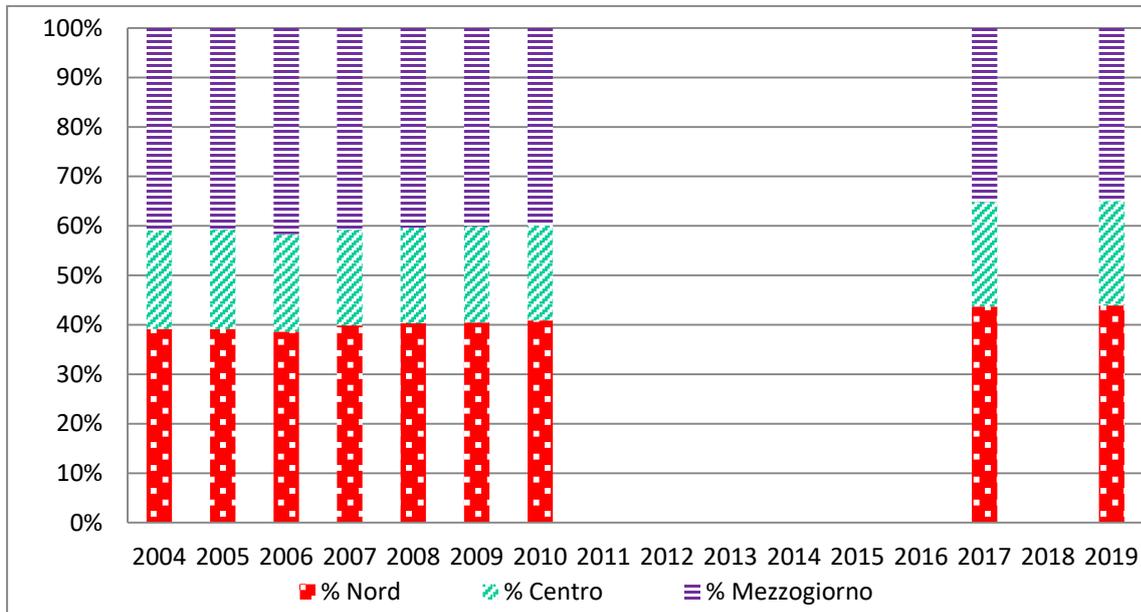
#### 2.1.1 La dotazione infrastrutturale ferroviaria

L'indicatore utilizzato per rappresentare la dotazione ferroviaria delle Regioni è la lunghezza della rete ferroviaria. Va perciò tenuto presente che le fonti utilizzate oltre ad alcune mancanze - i dati non sono disponibili per tutti gli anni e per tutte le regioni - fino al 2010 considerano oltre alla lunghezza della rete di Ferrovie dello Stato, anche quella delle ferrovie relative alle Concessioni e Gestioni Commissariali, che cessano di essere "contabilizzate" successivamente. Ciò comporta una discontinuità nella misura della lunghezza, che si riduce solo per tale motivo di oltre 3600 chilometri - da poco più di 21 a circa 17 mila chilometri nel 2016 e 2018 - a cui si accompagna una ricomposizione delle "consistenze" territoriali, che colpisce in modo relativamente più elevato il Mezzogiorno, la cui rete scende dal 40% al 35% di quella complessiva (Figura 2.1).<sup>4,5</sup>

<sup>4</sup> Si sono utilizzati i dati della Banca dati degli Indicatori territoriali delle politiche di sviluppo (ITPS), disponibili solo per gli anni 2004-2010, 2016 e 2018 e non per le Province Autonome di Trento e Bolzano. Lo stesso problema si incontra con l'Atlante statistico territoriale delle infrastrutture (ASTI), i cui dati coprono un numero maggiore di anni (anche il 2011-2012 e il 2014) si fermano al 2016. ASTI, infine, riporta i dati delle due Province Autonome, ma non quelli della Valle d'Aosta.

<sup>5</sup> Sulla base dei dati ASTI, nel 2010 la rete ferroviaria in Concessione e Gestione Commissariale governativa era pari al 18,2% di quella complessiva. In particolare, circa il 61% della rete in concessione e gestione commissariale governativa era localizzata nel Mezzogiorno, il 28,7% nel Nord e il 10,4% nel Centro.

**Figura 2.1 LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA NELLE MACRO-AREE (IN % DEL TOTALE)**



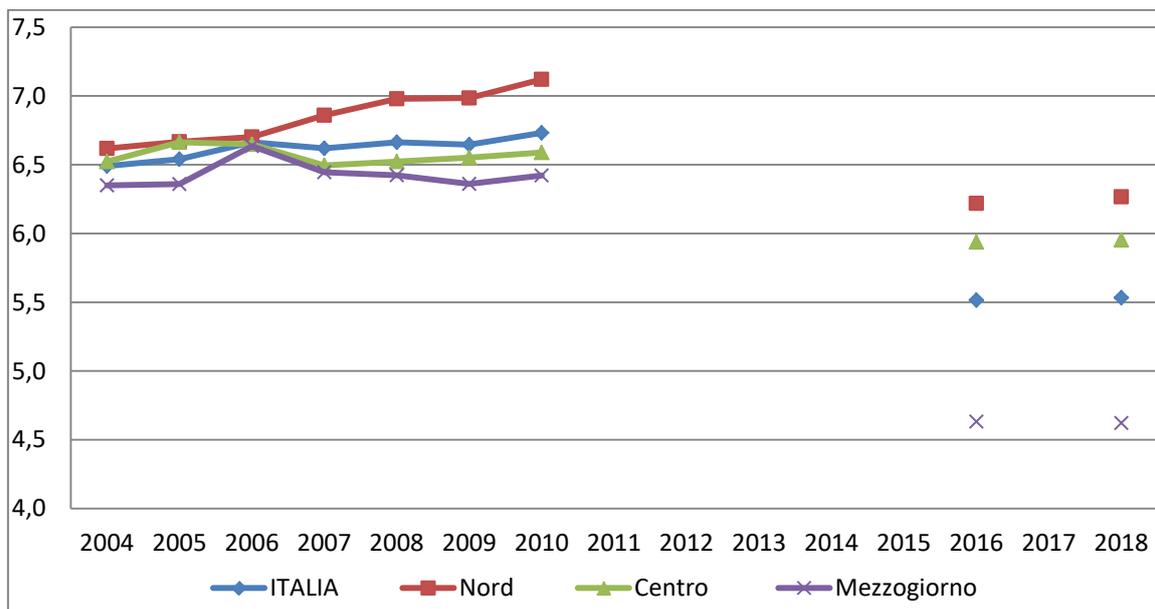
Fonte: elaborazioni su dati Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (ITPS)

In termini di "densità" infrastrutturale, ossia della lunghezza della rete ferroviaria rispetto alla superficie, il quadro territoriale è riportato nel Figura 2. Per la ragione sopra esposta la rete ferroviaria nazionale si riduce da 6,7 chilometri per Km<sup>2</sup> di superficie a 5,5 chilometri nel 2016 e 2018. In particolare, quella del Mezzogiorno passa da 6,4 a 4,6 chilometri per Km<sup>2</sup>, con un ampliamento delle differenze rispetto alle altre aree<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Se normalizzassimo la rete ferroviaria per la popolazione residente, non si riscontrerebbero significative differenze territoriali e sia il Centro che il Mezzogiorno presenterebbero nel 2018 una dotazione infrastrutturale lievemente superiore a quella del Nord.

## Capitolo 2

**Figura 2.2 LA RETE FERROVIARIA PER MACRO-AREA (KM. PER 100 KMQ)**



Fonte: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (ITPS)

L'incidenza relativa delle reti elettrificate e a doppio binario consente di ottenere indicazioni sulle differenze "tecnologiche" esistenti tra le diverse aree del Paese (cfr. rispettivamente Tabella 2.1 e 2.2)<sup>7</sup>.

**Tabella 2.1 L'INCIDENZA DELLA RETE FERROVIARIA ELETRIFICATA (IN % DEL TOTALE).**

	2004-2006	2009	2016	2018
ITALIA	64,1	65,2	71,6	71,8
Nord	73,8	75,9	78,6	79,1
Centro	75,5	75,9	78,4	78,4
Mezzogiorno	48,8	48,5	58,2	58,2

Fonte: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (ITPS)

**Tabella 2.2 L'INCIDENZA DELLA RETE FERROVIARIA A BINARIO DOPPIO (IN % DEL TOTALE).**

	2004-2008	2016	2018
ITALIA	35,6	45,4	46,1
Nord	41,5	50,5	51,2
Centro	48,9	59,0	59,0
Mezzogiorno	21,0	30,6	31,5

Fonte: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (ITPS)

<sup>7</sup> Si segnala che l'ASTI rende disponibili altre informazioni utili a "qualificare" ulteriormente la rete ferroviaria. Tra queste il numero delle stazioni ferroviarie presenti sul territorio, quelle presenziate e la loro distribuzione in quattro tipologie, sulla base di parametri che fanno riferimento alle dimensioni dell'impianto e alla frequentazione (ossia al numero di passeggeri mediamente servito), alle sue potenzialità commerciali, al ruolo della città che le ospita e alla sua vocazione.

I dati mostrano un incremento nel tempo della rete "più avanzata", su cui pesa però la mancata contabilizzazione della rete ferroviaria in Concessione e Gestione commissariale governativa, che per la gran parte era costituita da binari "semplici"<sup>8</sup>. In ogni caso resta il "ritardo" del Mezzogiorno rispetto alle altre aree del Paese. Nel 2018 la dotazione della rete elettrificata sul totale è stata pari al 58,2% del totale nel Mezzogiorno (era il 48,8% in media nel triennio 2004-2006), inferiore di circa 20 punti percentuali rispetto alle altre aree del paese. Nello stesso anno la rete a doppio binario è stata nel Mezzogiorno meno di un terzo del totale (era appena il 21% nella media del quinquennio 2004-2008), poco meno di 30 punti percentuali più bassa rispetto alla dotazione del Centro e di 20 rispetto a quella del Nord.

### 2.1.2 La dotazione infrastrutturale marittima

L'indicatore che abbiamo utilizzato per ricavare indicazioni sulla differente dotazione regionale di infrastrutture per la navigazione è costituito dalla lunghezza degli accosti<sup>9</sup>. A livello nazionale la lunghezza degli accosti ammonta nel 2018 a 472,9 chilometri in aumento rispetto ai 369,5 chilometri registrati nel 2000 (cfr. la linea continua nel Figura 2.3)<sup>10</sup>. Il Mezzogiorno è l'area che ne "ospita" la percentuale più elevata (cfr. gli istogrammi nel Figura 2.3): in media nell'intero periodo circa il 48%, seguito dal Nord (circa un terzo del totale) e dal Centro (20% circa). Ovviamente, le regioni interne, che non si affacciano sul mare (il Piemonte, la Valle d'Aosta, la Lombardia, le due Province Autonome di Trento e Bolzano e l'Umbria) non presentano infrastrutture di questo tipo.

---

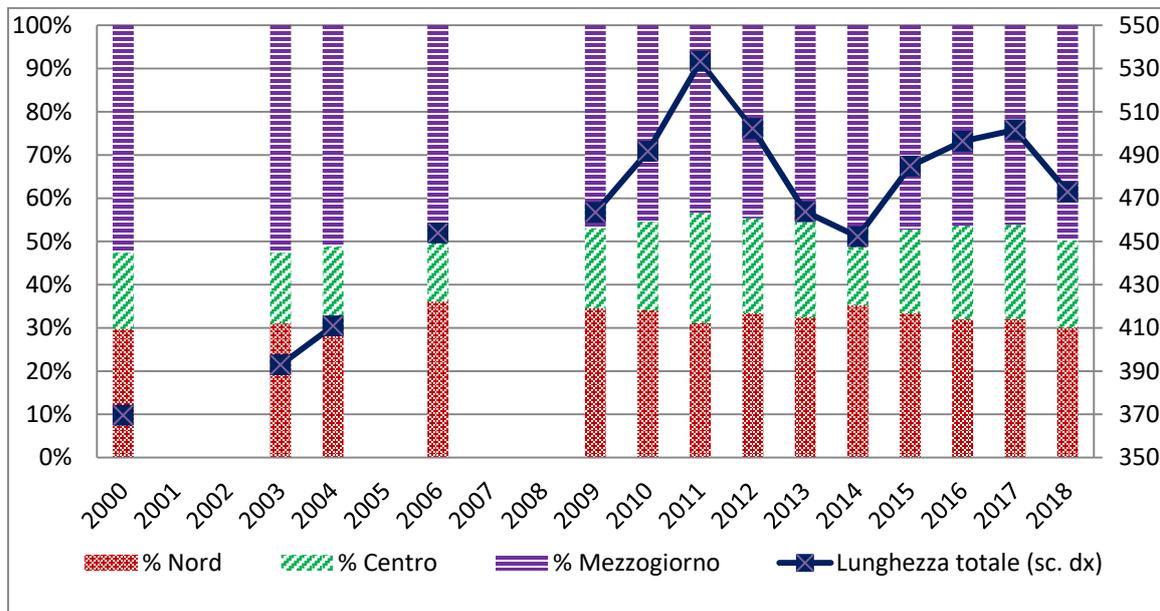
<sup>8</sup> La rete a binario semplice negli anni 2004-2008 costituiva in media il 64% circa della rete in concessione e gestione commissariale governativa.

<sup>9</sup> La lunghezza degli accosti è ricavata dall'Atlante statistico territoriale delle infrastrutture (ASTI). Per quanto riguarda le infrastrutture relative alla navigazione oltre al numero degli accosti e alla loro lunghezza, ASTI rende disponibili altri dati come la Superficie dei piazzali per le merci e la Capacità di magazzini e silos nei porti marittimi (i cui dati sono disponibili a livello regionale dal 1997 al 2018).

<sup>10</sup> Più nel dettaglio, la lunghezza degli accosti aumenta fino al 2011, quando raggiungono i 533,3 km, per poi ridursi nei tre anni successivi, fino a raggiungere la lunghezza di 452,2 chilometri. La tendenza a crescere riprende nel 2015 e si mantiene fino al 2017 quando gli accosti raggiungono i 501,6 chilometri di lunghezza.

## Capitolo 2

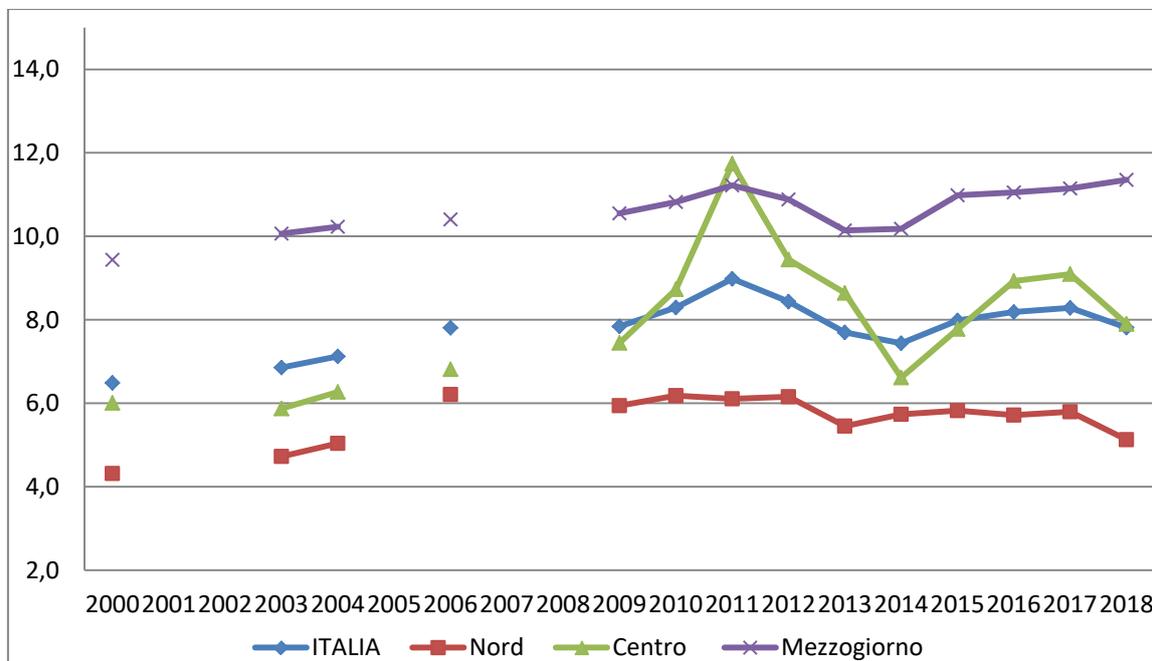
**Figura 2.3 LUNGHEZZA DEGLI ACCOSTI (KM) E DISTRIBUZIONE TERRITORIALE**



Fonte: dati ASTI

L'indice di dotazione infrastrutturale, ottenuto rapportando la lunghezza in metri degli accosti alla popolazione residente, per il Paese nel suo complesso e per le macro-aree è riportato nel Figura 2.4, per gli anni in cui tale informazione è disponibile.

**Figura 2.4 LUNGHEZZA DEGLI ACCOSTI PER MACRO-AREA (METRI PER MILLE ABITANTI)**



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

I dati disponibili mostrano un aumento dell'indice nazionale che passa da 6,5 metri per abitante nel 2000 a 7,8 metri nel 2018. La macro-area con l'indice di infrastrutturazione più elevato è il Mezzogiorno con oltre 11 metri per abitante nel 2018, seguita dal Centro

con 7,9 metri<sup>11</sup>. Nel Nord, infine, si segnalano i casi della Liguria, che a partire dal 2006 sopravanza la Sardegna come regione più "infrastrutturata", raggiungendo nel 2018 una dotazione di 42,6 metri per abitante del Friuli V. G. che nel *ranking* regionale si colloca "stabilmente" nella terza posizione (18 metri nel 2018)<sup>12</sup>.

### 2.1.3 La dotazione infrastrutturale per il trasporto aereo

In prima approssimazione un'indicazione della dotazione infrastrutturale relativa al trasporto aereo può essere ricavata dal numero degli aeroporti. Si tratta di un'indicazione estremamente semplificatrice e che coglie solo superficialmente le differenze territoriali: sarebbe stato necessario arricchire il quadro con ulteriori informazioni sulle caratteristiche degli aeroporti, sulle loro "dimensioni", che al momento risultano disponibili in modo decisamente limitato<sup>13</sup>.

Nel 2018 sono stati censiti a livello nazionale 42 aeroporti, 7 in meno rispetto al numero registrato nel 2000. Di questi, ben 19 sono situati nel Mezzogiorno (2 in più del numero di inizio periodo), 15 nel Nord (6 in meno del numero registrato nel 2000) e 8 nel Centro (un'unità in meno rispetto al 2000). Sono del tutto assenti in tre regioni, Valle d'Aosta, Molise e Basilicata.

L'indice di infrastrutturazione aeroportuale è riportato nel Figura 2.5, dove il numero di aeroporti di ciascuna macro-area è stato normalizzato sulla base della rispettiva popolazione residente. A livello nazionale nel 2018 esistono 0,7 aeroporti ogni milione di abitanti, mentre erano 0,9 nel 2000. Il Mezzogiorno è l'area che presenta il maggior numero di strutture per abitante nel 2018, pari a 0,9 per milione di abitanti, che sale fino a 1,3 nelle Isole. Il Nord è al contrario l'area che presenta il più basso numero di aeroporti per abitante.

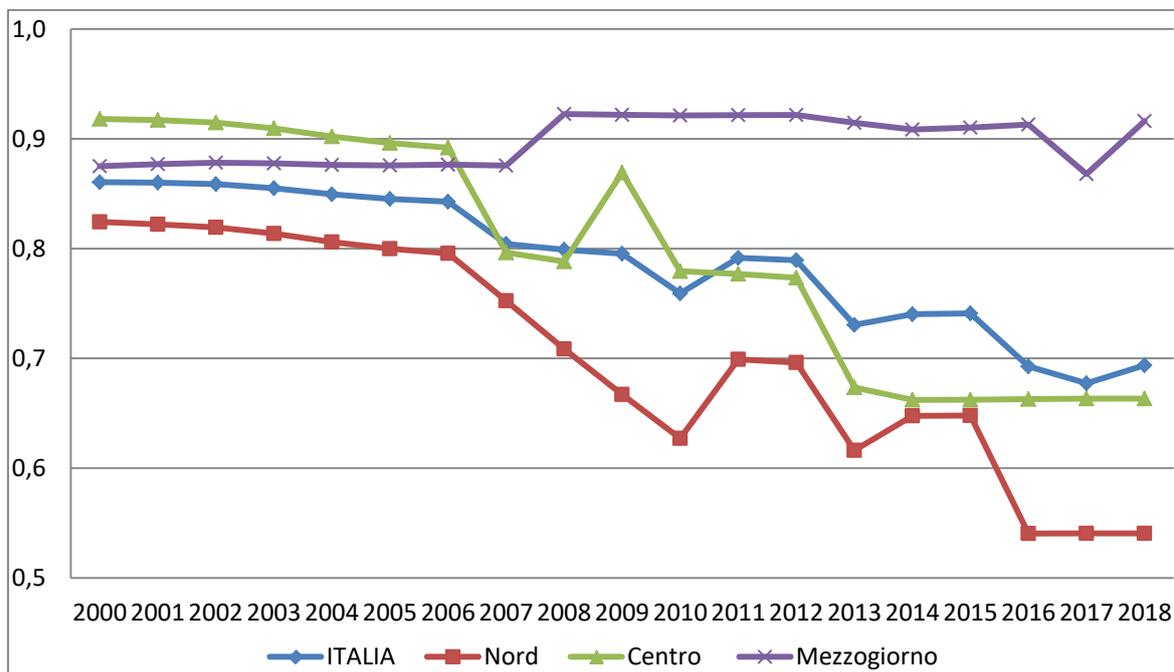
---

<sup>11</sup> Nel Mezzogiorno, le Isole presentano una dotazione che in media nell'intero periodo è circa il doppio di quella delle regioni continentali. Tra quest'ultime, spiccano la Puglia e la Calabria che fanno registrare nel 2018 una dotazione rispettivamente di 13 e di 12,4 metri per abitante. Tra le regioni del Centro, invece, "primeggiano" la Toscana e le Marche che nel 2018 dispongono rispettivamente di 12 e 10,7 metri per abitante, distaccando nettamente il Lazio (5,8 metri).

<sup>12</sup> Se invece della popolazione utilizzassimo la lunghezza delle coste il risultato sarebbe diverso. L'indice di densità così ottenuto sarebbe più elevato nel Nord. Seguirebbe il Centro, con una densità ogni anno superiore a quella media nazionale, e il Mezzogiorno la cui densità sarebbe pari in media a meno del 20% di quella del Nord (e a poco più del 60% di quella media nazionale).

<sup>13</sup> La banca dati ASTI, oltre al numero degli aeroporti attivi regionalmente dal 1996 al 2018, contiene ulteriori informazioni sulle loro caratteristiche tecniche (dal numero di piste, alla loro superficie, alla distanza rispetto alle città e alla superficie dell'area di parcheggio, alla superficie di sedime), i cui dati però coprono un numero di anni fino al 2008-2009.

Figura 2.5 NUMERO DI AEROPORTI OGNI MILIONE DI RESIDENTI



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

Nel Centro, infine, si contano solo due aeroporti nel Lazio a cui corrisponde una “consistenza” per abitante di gran lunga inferiore ad altre regioni di analoghe dimensioni.

## 2.2 L'UTILIZZO DEI MEZZI DI TRASPORTO

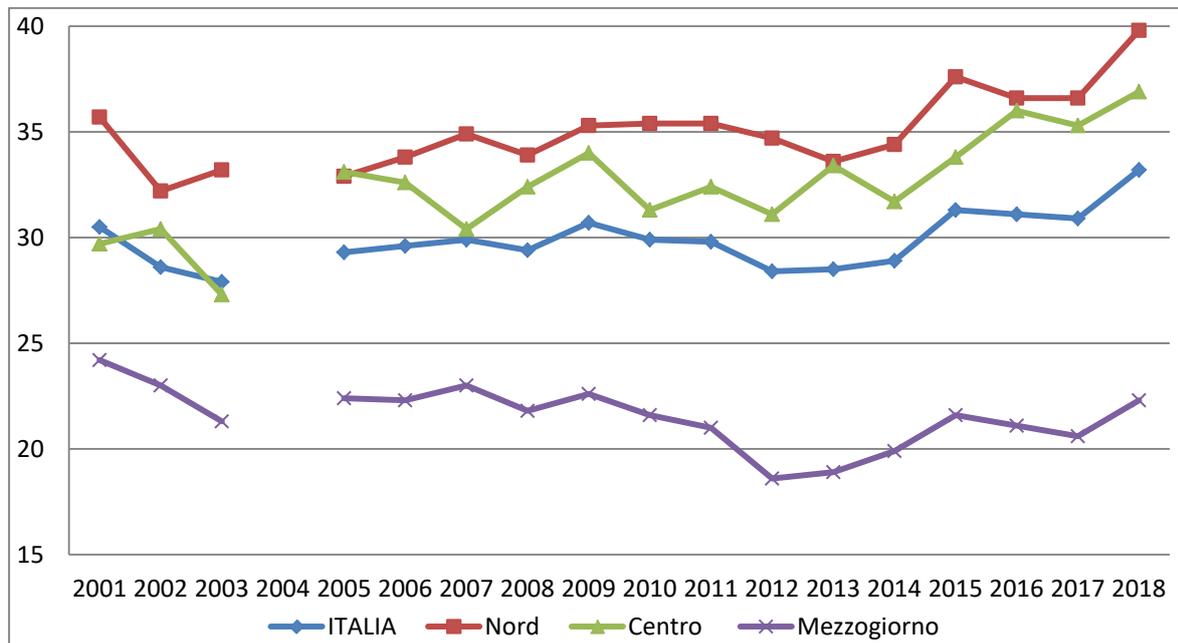
In linea con la descrizione della dotazione infrastrutturale, anche per l'utilizzo del trasporto pubblico daremo una rappresentazione relativamente a ciascuna delle diverse modalità esistenti (ferroviario, stradale, aereo e marittimo); distingueremo inoltre tra il trasporto di persone e quello di merci.

### 2.2.1 Il trasporto ferroviario e stradale di passeggeri

Le indicazioni sull'utilizzo da parte delle persone dei servizi di trasporto sono ricavate dai risultati di una specifica indagine dell'ISTAT (MULTISCOPO), che rileva la frequenza con cui la popolazione *over* 14 anni vi ricorre nei suoi spostamenti, distintamente per quello ferroviario, dei pullman e di quello “urbano” (autobus, filobus e tram).

Nel 2018 il 33,2% della popolazione *over* 14 a livello nazionale ha usato il treno per spostarsi almeno una volta all'anno, con un aumento di circa 3 punti percentuali rispetto all'anno iniziale (cfr. Figura 2.6). Nello stesso anno tale percentuale è nel Nord e nel Centro rispettivamente del 39,8 e del 35,7%, in entrambi i casi più elevata di quella del 2001. Nel Mezzogiorno, invece, l'utilizzo del treno non solo si mantiene relativamente inferiore rispetto a quello delle altre aree, ma mostra complessivamente una tendenza a contrarsi.

Figura 2.6 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO IL TRENO (IN % DELLA POP. OVER 14)



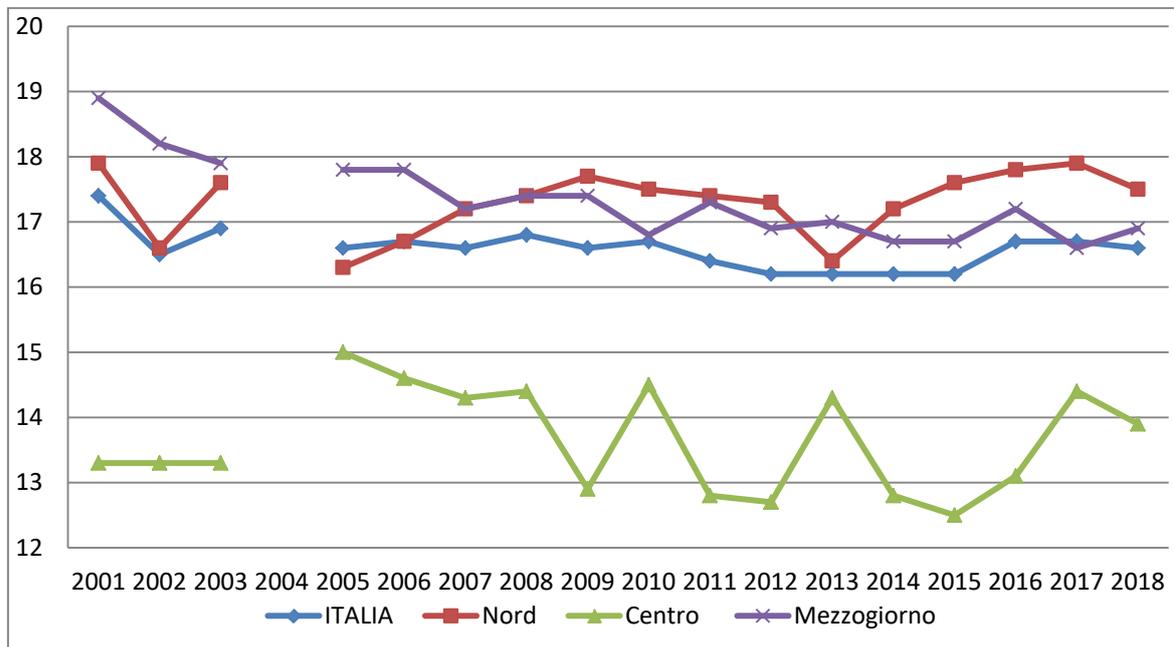
Fonte: ISTAT

Tra le regioni del Nord le percentuali di utilizzo più elevate si rinvennero in media dell'intero periodo, nella P.A. di Bolzano e in Liguria, mentre solo la Valle d'Aosta fa segnare un utilizzo inferiore a quello medio nazionale. Nel Centro l'utilizzo del treno è più elevato nel Lazio e nella Toscana, mentre nell'Umbria e nelle Marche la frequenza si mantiene al di sotto di quella media nazionale. Nel Mezzogiorno, infine, in tutte le regioni l'utilizzo del treno è inferiore a quello medio nazionale e in particolare in Sicilia e Sardegna.

Per quanto riguarda il servizio dei *pullman*, nel 2018 circa il 16,6% della popolazione di riferimento lo ha utilizzato, in linea sostanzialmente con quella registrata negli anni precedenti (Figura 2.7). Le aree in cui più forte è stato il ricorso a tale modalità di trasporto sono il Nord e il Mezzogiorno che, tranne per un paio di anni, presentano un utilizzo superiore a quello medio nazionale. Tra le regioni del Nord l'utilizzo è più diffuso nella Valle d'Aosta e nelle due Province Autonome; nel Sud, nel Molise, nella Basilicata e nell'Abruzzo. Nel Centro, infine, l'utilizzo dei *pullman* è particolarmente basso in Umbria dove "appena" l'8,5% della popolazione di riferimento, in media nell'intero arco di tempo considerato, l'ha utilizzata.

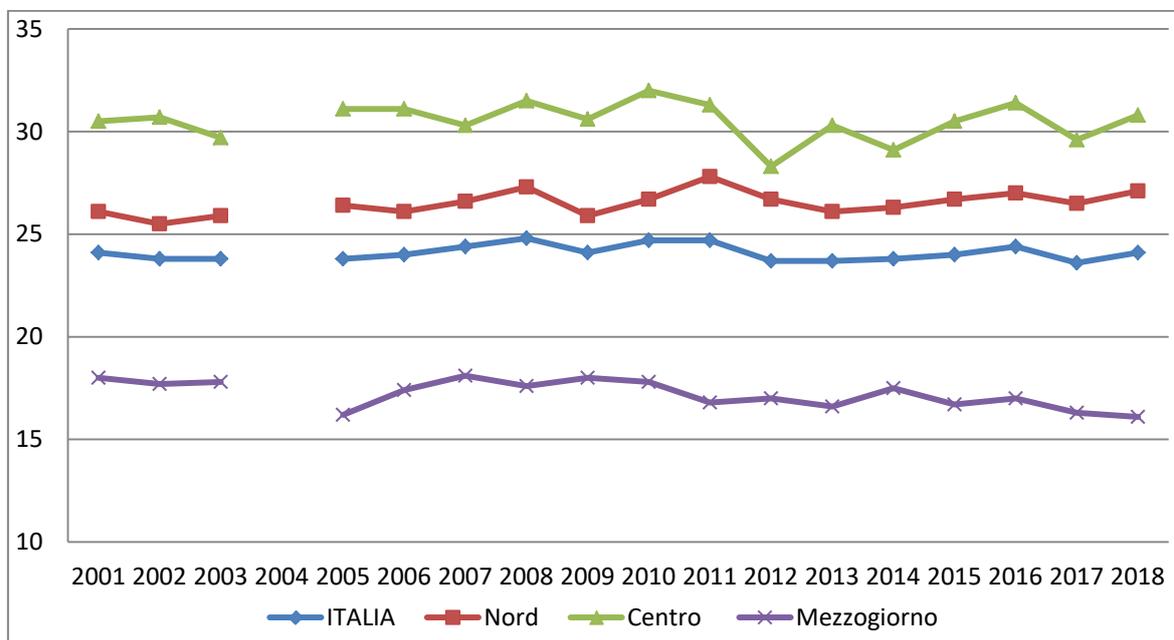
## Capitolo 2

**Figura 2.7 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO IL PULLMAN (IN % DELLA POP. OVER 14)**



Fonte: ISTAT

**Figura 2.8 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO MEZZI DI TRASPORTO URBANO (IN % DELLA POP. OVER 14)**



Fonte: ISTAT

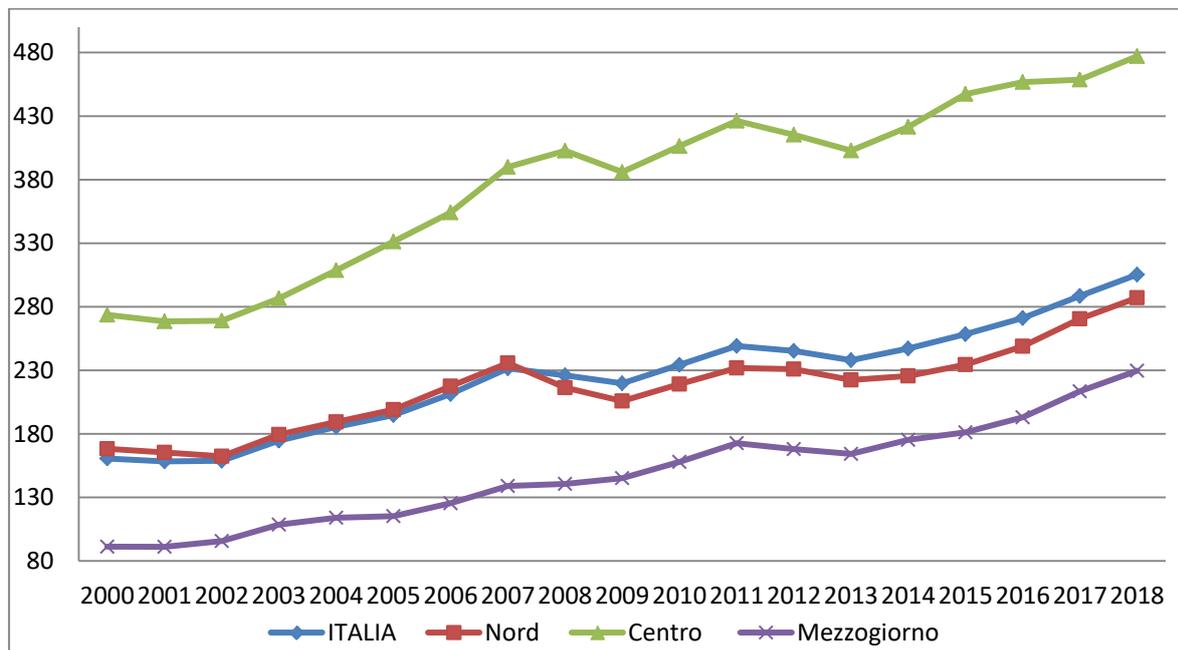
Per quanto riguarda i mezzi di trasporto urbano, infine, poco più del 24% della popolazione, in media dell'intero periodo, li ha utilizzati (Figura 2.8). Tale percentuale è più alta nel Centro (30,5%) e nel Nord (26,6%), mentre è decisamente inferiore nel Mezzogiorno (17,2%). Per il Centro si segnala la regione Lazio, dove in media poco meno del 40% della popolazione vi ricorre almeno una volta all'anno, più che compensando l'utilizzo inferiore alla media nazionale che si registra in Umbria e Marche. Nel Nord,

l'utilizzo maggiore si registra nella Provincia Autonoma di Bolzano (44% in media nell'intero periodo), mentre quello minore nella PA di Trento e in Valle d'Aosta. Nel Mezzogiorno, infine, la Campania è la regione dove l'utilizzo è più frequente (23,1% in media), mentre la Puglia quella dove è minore (12,8%).

## 2.2.2 Il trasporto aereo di passeggeri

A livello nazionale, l'indice di trasporto aereo - ossia il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati per via aerea ogni 100 abitanti - mostra nell'arco di tempo considerato un incremento del 90%, passando da circa 161 passeggeri imbarcati e sbarcati a oltre 305, in linea con l'incremento del numero complessivo dei passeggeri (Figura 2.9)<sup>14</sup>. Tale incremento coinvolge tutte le macro-aree. In particolare, il Mezzogiorno è quella che registra l'incremento più forte, pari a circa il 152%<sup>15</sup>. Tale risultato va letto alla luce del fatto che agli inizi del periodo considerato l'indice del Mezzogiorno, e del Sud in particolare, era inferiore a quello nazionale rispettivamente del 43 e 67%. Il Centro è l'area, infine che presenta il livello più elevato dell'indice di trasporto aereo (477 passeggeri ogni 100 abitanti): ciò è riconducibile al risultato della regione Lazio che è quella con l'indice più elevato (826 passeggeri circa), mentre tutte le altre regioni dell'area ne fanno registrare uno di gran lunga inferiore alla media<sup>16</sup>.

Figura 2.9 INDICE DEL TRASPORTO AEREO DI PASSEGGERI (PER 100 ABITANTI)



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

<sup>14</sup> Il numero complessivo di passeggeri imbarcati e sbarcati è più che raddoppiato nell'arco di tempo considerato: da 91,5 milioni registrati nel 2000 sono cresciuti fino a 184,8 milioni nel 2018. Il Mezzogiorno è stata l'area che ha registrato l'incremento più forte (153,6%) seguito dal Centro (93%) e del Nord (85,8%).

<sup>15</sup> In particolare, nel Sud l'indice quasi si triplica, mentre nelle Isole cresce in misura superiore alla media nazionale, passando da circa 173 a 395 passeggeri ogni 100 abitanti.

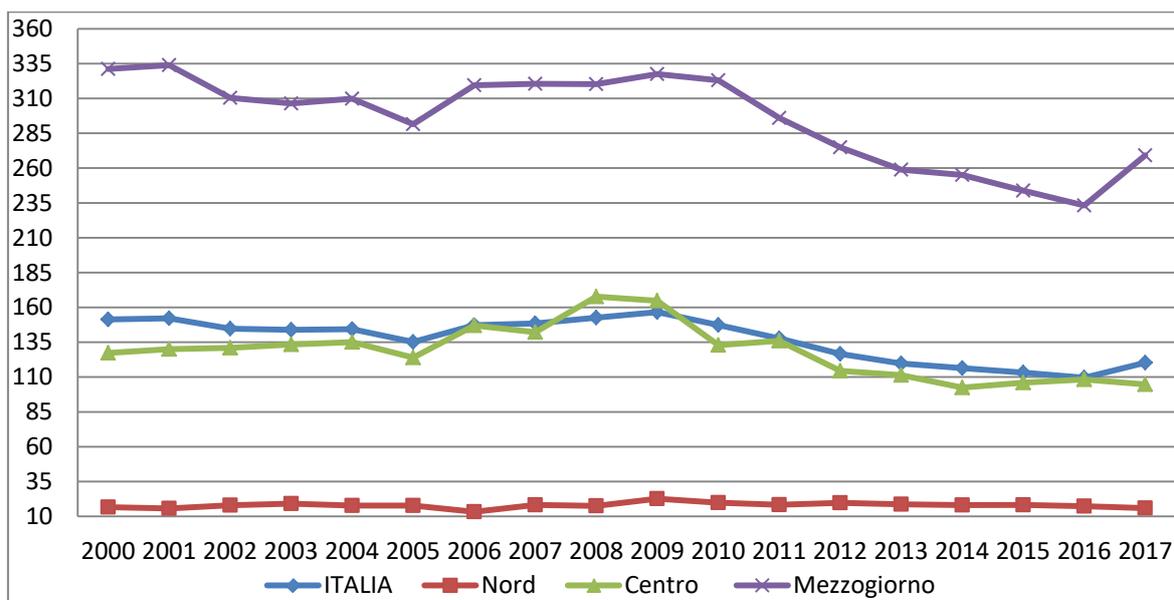
<sup>16</sup> Oltre un quarto (26,4%) dei passeggeri del 2018 hanno utilizzato gli aeroporti di Roma (erano il 29,1% nel 2000).

## Capitolo 2

### 2.2.3 Il trasporto marittimo di passeggeri

A livello nazionale, l'indice del trasporto marittimo, ossia il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti ogni 100 abitanti, mostra un andamento sostanzialmente stazionario fino al 2009 e poi una tendenza alla riduzione (Figura 2.10). In particolare, nel 2017, ultimo anno disponibile, l'indice nazionale si attesta su 120 passeggeri imbarcati/sbarcati nei porti ogni 100 abitanti, il 31% in meno di quello fatto registrare nel 2000, in linea con la riduzione del numero di passeggeri<sup>17</sup>. A livello territoriale, il Nord è l'area con l'indice più basso ed è quella che ne sperimenta la riduzione minore. La Liguria è la regione del Nord con l'indice più elevato, nonostante la riduzione sperimentata nel tempo (nel 2017 l'indice si attesta su 200 passeggeri, il 31% in meno del valore registrato nel 2009). Nel Centro, la Toscana è l'unica regione ad avere un indice superiore alla media nazionale (228 passeggeri per 100 abitanti nel 2017), mentre sia nel Lazio che nelle Marche è significativamente inferiore. Il Mezzogiorno, infine, è l'area che fa registrare l'indice più elevato<sup>18</sup>. Come nel caso del trasporto aereo, le Isole presentano ciascun anno un indice superiore a quello delle regioni continentali, tra cui spiccano la Calabria e la Campania con un indice rispettivamente di circa 4 e 3 volte quello nazionale.

Figura 2.10 INDICE DEL TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI (PER 100 ABITANTI)



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

### 2.2.4 Trasporto delle merci

Per quanto riguarda il trasporto di merci al momento non si dispone di indicatori ritenuti sufficienti per il trasporto ferroviario<sup>19</sup>. Per il trasporto aereo e marittimo di merci, sulla

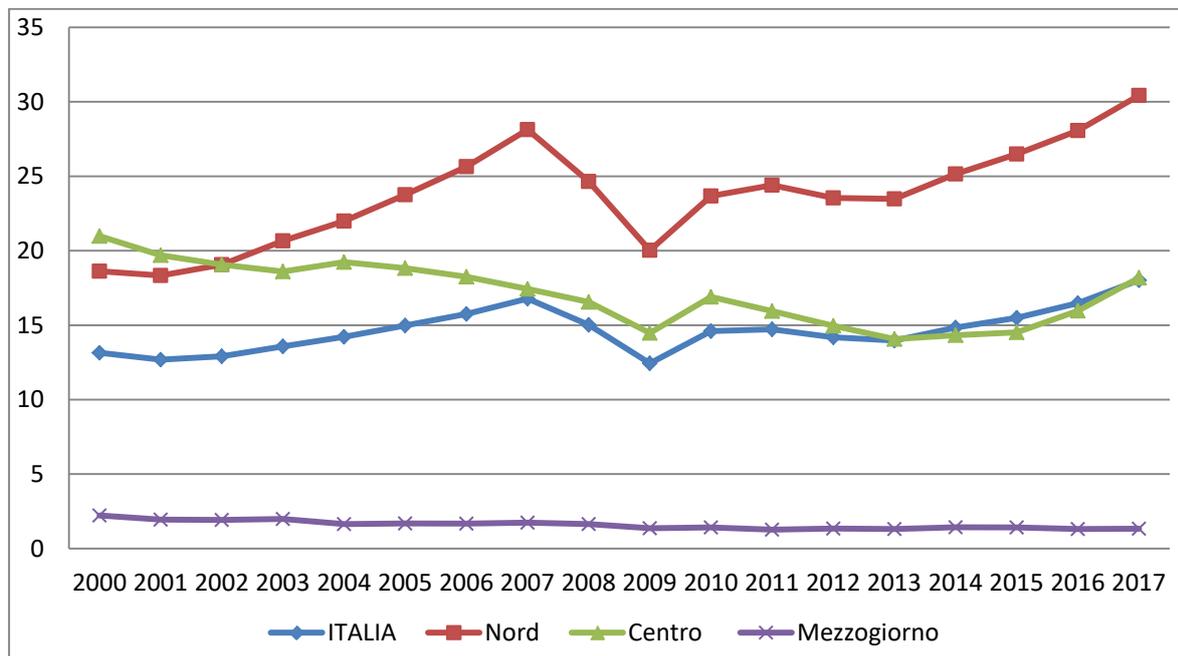
<sup>17</sup> In valore assoluto il numero di passeggeri si è ridotto nell'arco di tempo considerato del 15,5% passando da 86,2 a 72,9 milioni. In particolare, l'area che sperimenta la riduzione più forte è il Mezzogiorno (-18,1%), seguita a distanza dal Centro (-8,9%), mentre il Nord fa segnare una crescita dei passeggeri ospitati (4,2%).

<sup>18</sup> Nel 2018 il 76,6% dei passeggeri hanno utilizzato i porti del Mezzogiorno, il 17,3% quelli del Centro e "appena" il 6,1% quelli del Nord.

<sup>19</sup> Nella banca dati ITPS è riportato il trasporto di merci su ferrovia in percentuale di quello totale delle merci trasportate in tutte le modalità (più precisamente le tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità), ma solo per gli anni 2000-2007 e 2010. Nel 2010, a livello nazionale, solo l'1% delle

base dei dati della banca dati ASTI, nei grafici nella Figura 2.11 e 2.12 sono riportati rispettivamente le tonnellate di cargo (posta e merci) imbarcate e sbarcate negli aeroporti ogni mille abitanti e le tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nei porti per abitante. Le elaborazioni mostrano come a livello nazionale aumenti l'indice di trasporto di merci per via aerea, mentre rimanga sostanzialmente stazionario quella dei trasporti marittimi, in linea con la dinamica delle quantità di merci scambiate<sup>20</sup>. Per il trasporto aereo il Nord registra l'indice più elevato, con una tendenza a crescere nell'arco di tempo considerato<sup>21</sup>. Per il trasporto marittimo è, invece, il Mezzogiorno l'area con l'indice più elevato, sostanzialmente stazionario nel tempo<sup>22</sup>.

**Figura 2.11 IL TRASPORTO AEREO DI MERCI (TONNELLATE PER MILLE ABITANTI)**



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

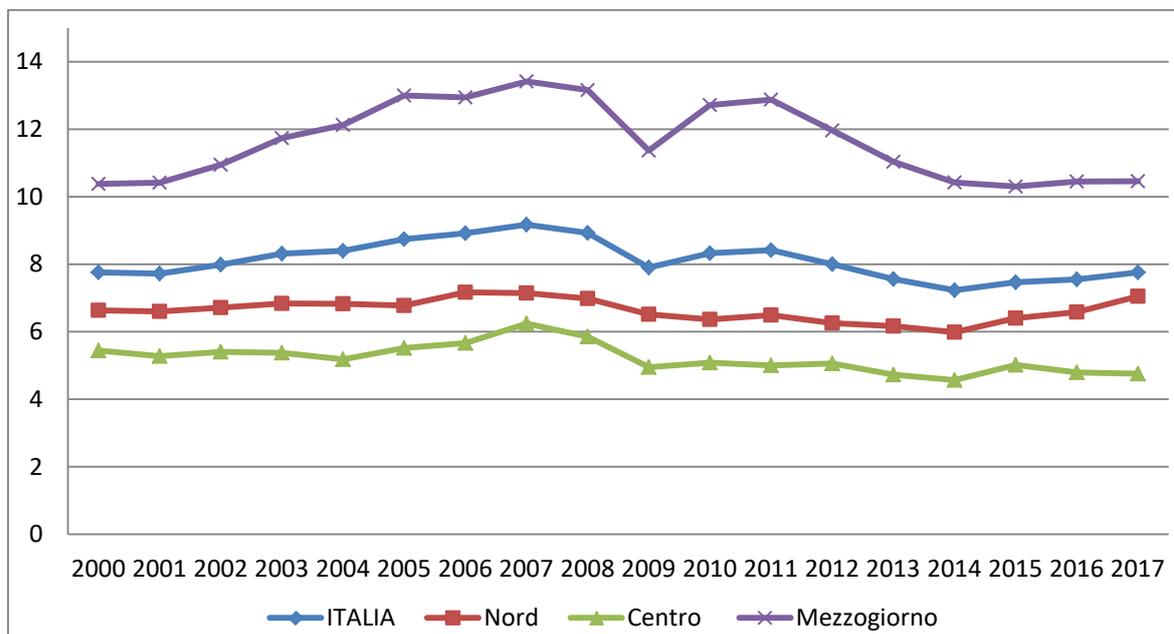
tonnellate di merci trasportate ha utilizzato la rete ferroviaria. Nel Nord tale percentuale è dell'1,2%, mentre nel Centro e nel Mezzogiorno è rispettivamente dello 0,9 e dello 0,6%.

<sup>20</sup> Le merci trasportate per via aerea sono passate da 750,8 a circa 1.100 tonnellate con un incremento del 45,7%, mentre quelle trasportate per via marittima del 6,3%, da 441,8 a 469,8 milioni di tonnellate.

<sup>21</sup> Nel Nord il tonnellaggio delle merci trasportate è cresciuto del 72,5%, mentre nel Centro del 5,9%. Si è invece ridotto di oltre un terzo nel Mezzogiorno (in particolare, la riduzione è stata del 62,3% nelle Isole mentre nel Sud è cresciuto 9,8%). Nel 2018 il 76% del traffico complessivo ha avuto luogo nel Nord (con un incremento di 11,7 punti percentuali rispetto al 2000), il 22,2% nel Centro (8,3 punti percentuali in meno) e "solo" il 2,8% nel Mezzogiorno (3,4 punti percentuali in meno).

<sup>22</sup> Nel 2017 il 46,2% del trasporto ha avuto luogo nel Mezzogiorno (2,1 punti percentuali in meno rispetto alla percentuale ricoperta nel 2000. Il Centro sperimenta nell'arco di tempo considerato sia una riduzione della quantità trasportata che della sua quota sul totale. Al contrario, il Nord fa registrare una crescita della quantità più elevata della media (15,7%) e perciò vede accrescere la sua quota sul totale (3,4 punti percentuali).

Figura 2.12 IL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI (TONNELLATE PER ABITANTE)



Fonte: elaborazioni su dati ASTI

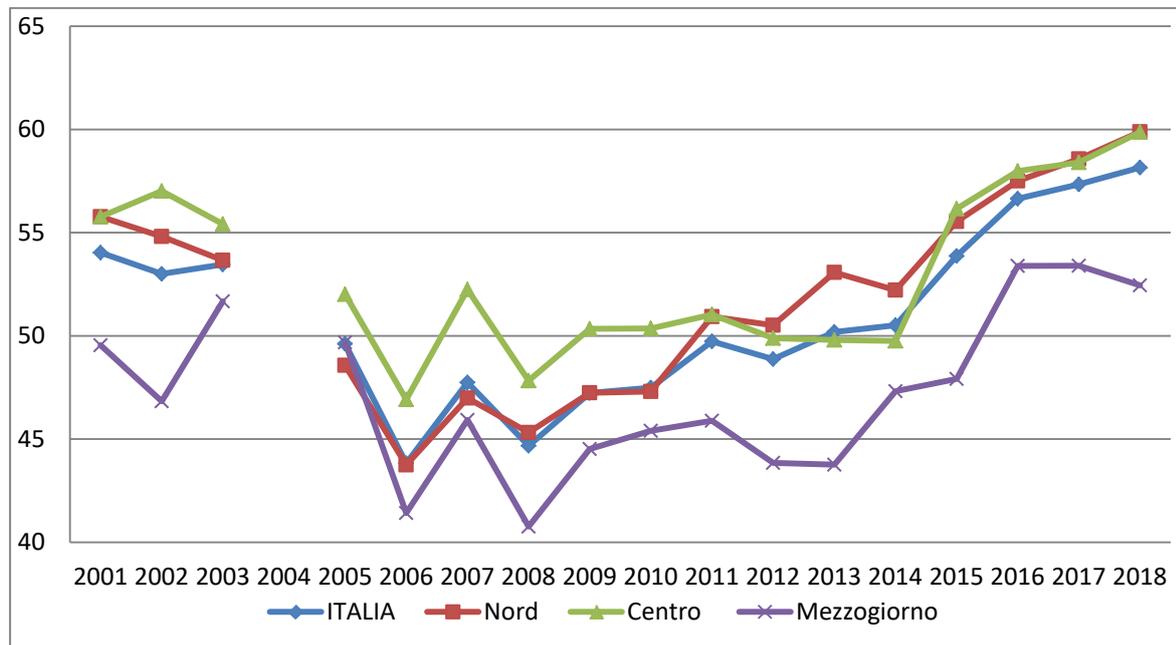
### 2.3 L'ADEGUATEZZA DEI TRASPORTI ALLE ESIGENZE DEGLI UTENTI

Il semplice confronto tra le dotazioni (o densità) infrastrutturali e il volume di traffico non può esaurire il quadro delle differenze territoriali. Conta anche l'erogazione del servizio, ossia la sua appropriatezza e conformità alle esigenze. Indicazioni in tal senso, possono essere ricavate per via indiretta, da specifiche indagini ISTAT che rilevano le opinioni degli utenti in merito alle qualità del servizio di trasporto e più in generale dei residenti sulla facilità di accedervi e sulle criticità causate dal traffico. Nei grafici 2.13-2.15 abbiamo riportato il grado di soddisfazione espresso dagli utenti del servizio di trasporto, ossia la media degli utenti che si dichiarano soddisfatti di definite caratteristiche, rispettivamente dell'uso del treno, dei pullman e dei mezzi urbani<sup>23</sup>.

A livello nazionale gli utenti soddisfatti del servizio di trasporto ferroviario sono stati oltre il 58% nel 2018 (circa il 61% nel 2019). I dati riportati mostrano come dopo aver toccato il "minimo" nel 2006, il grado di soddisfazione sia cresciuto più o meno ininterrottamente e come tale processo abbia riguardato tutte le aree del paese, anche se il Centro-Nord più del Mezzogiorno. Nel Nord il grado di soddisfazione più elevato è raggiunto nelle due Province autonome di Trento e Bolzano (dove gli utenti soddisfatti sfiorano rispettivamente il 70 e 80% del totale) e in Friuli V. G. Nel Centro gli utenti più soddisfatti sono quelli del Lazio, mentre nel Mezzogiorno quelli dell'Abruzzo dove che negli ultimi anni gli utenti soddisfatti salgono fino a sfiorare e a superare la soglia del 60%.

<sup>23</sup> In particolare, nel trasporto ferroviario le caratteristiche su cui sono chiamati a rispondere gli utenti sono 7: la frequenza delle corse, la puntualità, la possibilità di trovare posto a sedere, la pulizia delle vetture, la comodità degli orari, il costo del biglietto, le informazioni sul servizio. Nel caso dei pullman, le caratteristiche sono 10: a quelle precedenti si aggiungono la velocità della corsa, la comodità dell'attesa alle fermate e possibilità di collegamento con altri comuni. Nel trasporto urbano, infine, sono 9, ossia le stesse dei pullman senza le informazioni sul servizio.

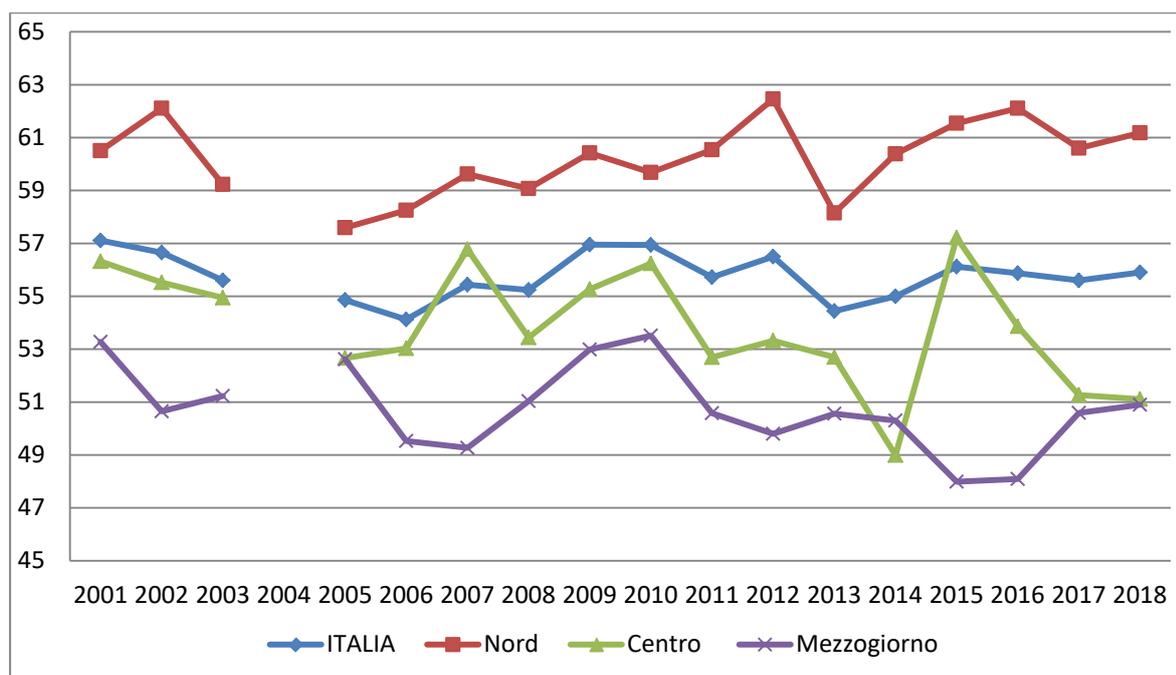
Figura 2.13 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEL TRENO (% SUL TOTALE UTENTI).



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Si riduce, sia pur lievemente, il grado di apprezzamento del servizio dei *pullman*: nel 2018, a livello nazionale, gli utenti soddisfatti sono stati il 55,9% del totale, 1,2 punti percentuali in meno del 2001. In particolare, l'apprezzamento dell'utenza si "restringe" al Centro e nel Mezzogiorno, mentre cresce al Nord, dove raggiunge le punte più elevate.

Figura 2.14 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEL PULLMAN (% SUL TOTALE UTENTI)

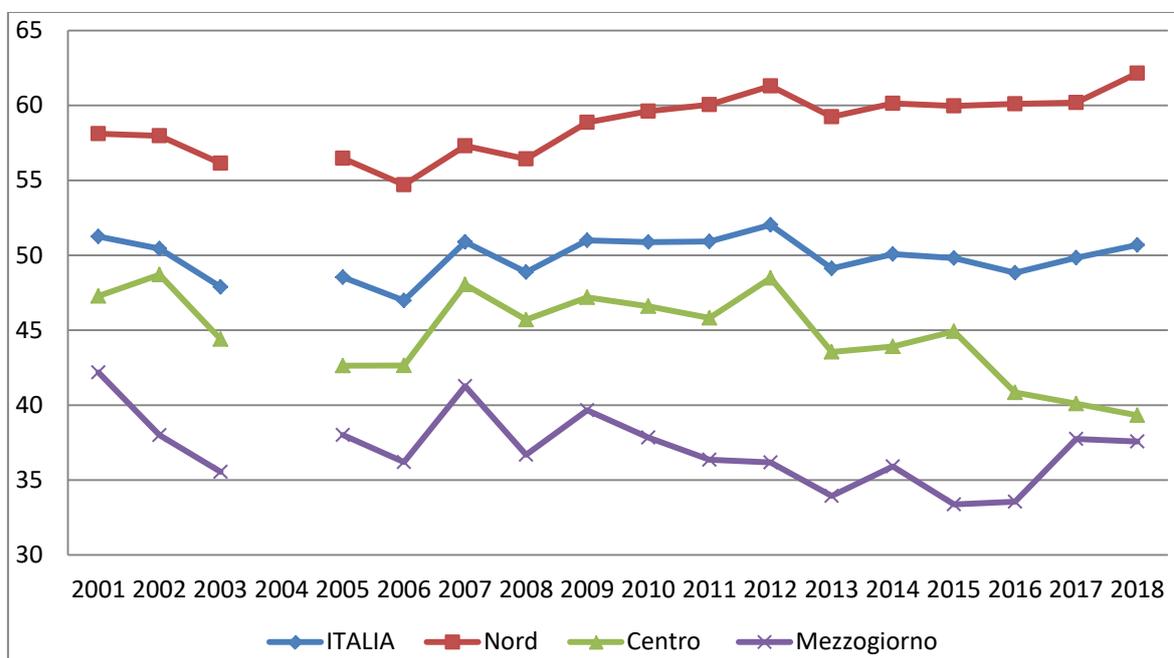


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

## Capitolo 2

Il servizio di trasporto urbano è quello che riscuote un minor grado di apprezzamento da parte degli utenti: nel 2018 poco più della metà si dichiarava soddisfatto. La differenza tra le aree del paese appare decisamente marcata: se nel Nord a partire dal 2010 la percentuale di utenti soddisfatti si mantiene vicina o sopra il 60%, nel Centro tende a ridursi a collocarsi intorno al 40% e nel Mezzogiorno ancora più in basso. Nel Nord spiccano nuovamente le due province autonome, il Friuli V. G. a cui si aggiunge questa volta la Valle d'Aosta. Nel Centro a differenza dei casi precedenti il Lazio è la Regione che fa segnare il grado di soddisfazione minore. Nel Mezzogiorno, infine, si segnalano i casi dell'Abruzzo, Molise e Basilicata dove la percentuale di utenti soddisfatti raggiungono e superano il 60% e all'opposto quello della Campania dove gli utenti soddisfatti a partire dal 2013 non raggiungono un quarto del totale.

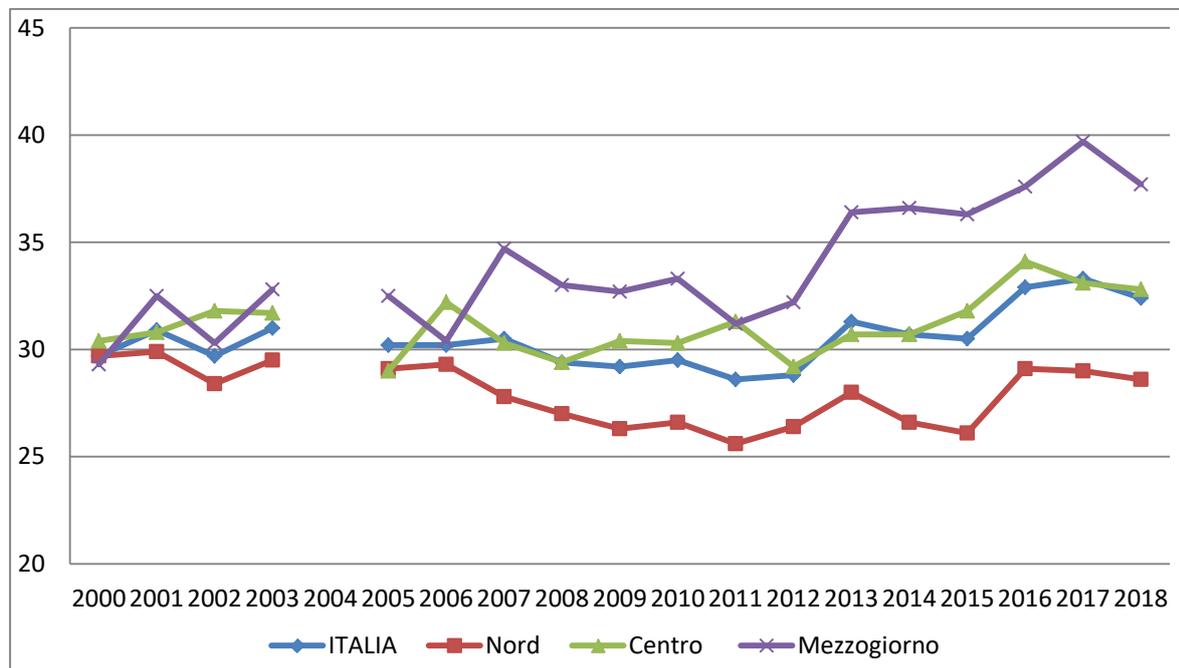
**Figura 2.15 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEI MEZZI DI TRASPORTO URBANO (% SUL TOTALE UTENTI)**



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

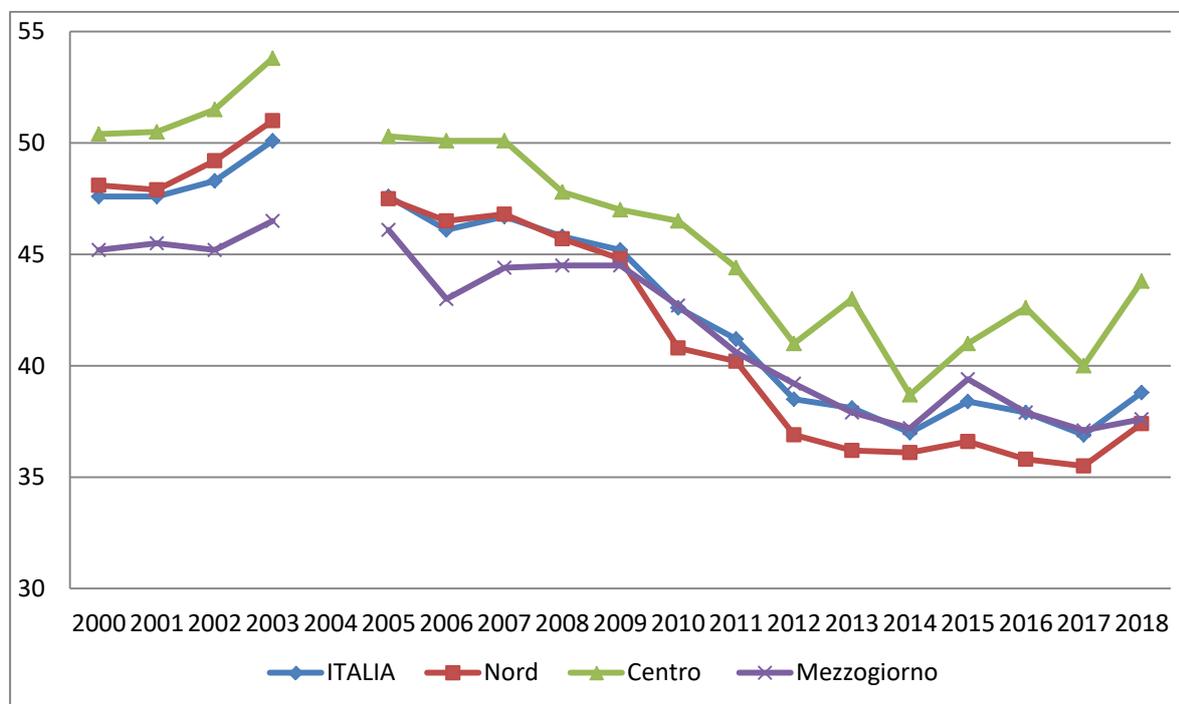
Infine, nei grafici 2.16 e 2.17 abbiamo riportato la percentuale di famiglie che dichiarano di incontrare problemi nelle zone in cui vivono a causa della difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici e del traffico.

Figura 2.16 FAMIGLIE CHE DENUNCIANO DIFFICOLTÀ DI COLLEGAMENTO CON I MEZZI PUBBLICI (% SUL TOTALE FAMIGLIE)



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Figura 2.17 FAMIGLIE CHE DENUNCIANO PROBLEMI DI TRAFFICO (% SUL TOTALE FAMIGLIE)



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

## Capitolo 2

Per quanto riguarda le difficoltà di collegamento, la percentuale delle famiglie che ne soffrono è cresciuta a livello nazionale: dopo un primo periodo in cui tale percentuale mostrava una sia pur lieve tendenza a ridursi, a partire dal 2013 ha ripreso a crescere. Il Nord è la sola area che mostra nell'arco di tempo considerato una lieve riduzione delle difficoltà, mentre il Mezzogiorno è quella in cui l'incremento è il più forte. Tra le regioni meridionali, la Campania è quella che fa segnare le criticità peggiori: a partire dal 2016 tali difficoltà sono segnalate da oltre la metà delle famiglie. Nel Centro è il Lazio la regione in cui si riscontrano le difficoltà maggiori, mentre nelle altre la percentuale di famiglie "in sofferenza" è inferiore alla media nazionale. Tra le regioni del Nord, infine, le più virtuose appaiono il Friuli V.G. e l'Emilia Romagna.

Al contrario, si riduce la percentuale di famiglie che denuncia problemi col traffico: se agli inizi del periodo considerato le famiglie "in sofferenza" sfioravano (o raggiungevano) la metà del totale negli anni successivi si sono ridotti fino a scendere al di sotto del 40%. La riduzione riguarda tutte le aree, tra le quali spicca il Nord, dove i miglioramenti più rilevanti si registrano in Veneto, Emilia Romagna e Piemonte, mentre permangono situazioni di maggiore difficoltà in Lombardia e Liguria. Pesa sulla *performance* del Centro, che è la ripartizione in cui maggiore è la percentuale di famiglie che denunciano il problema, la situazione del Lazio. Per quanto riguarda il Mezzogiorno, infine, la situazione della Campania, Puglia e Sicilia, dove oltre il 40% delle famiglie denuncia il problema, si differenzia dalle altre, dove il problema appare decisamente più circoscritto.

### 2.4 IL TRASPORTO URBANO

L'analisi di contesto per il servizio di trasporto urbano può essere ulteriormente approfondita, se ci si limita ai soli comuni capoluogo di provincia. Sulla base dei risultati di una specifica indagine ISTAT, è possibile utilizzare ulteriori informazioni che consentono uno sguardo più ravvicinato sulle caratteristiche territoriali del servizio. Oltre a specificare meglio la capacità di offerta del servizio e la sua domanda, abbiamo provato a dare prime indicazioni in merito alla risposta data al problema dell'inquinamento, esaminando in che misura non presenti autobus a basse emissioni.<sup>24</sup>

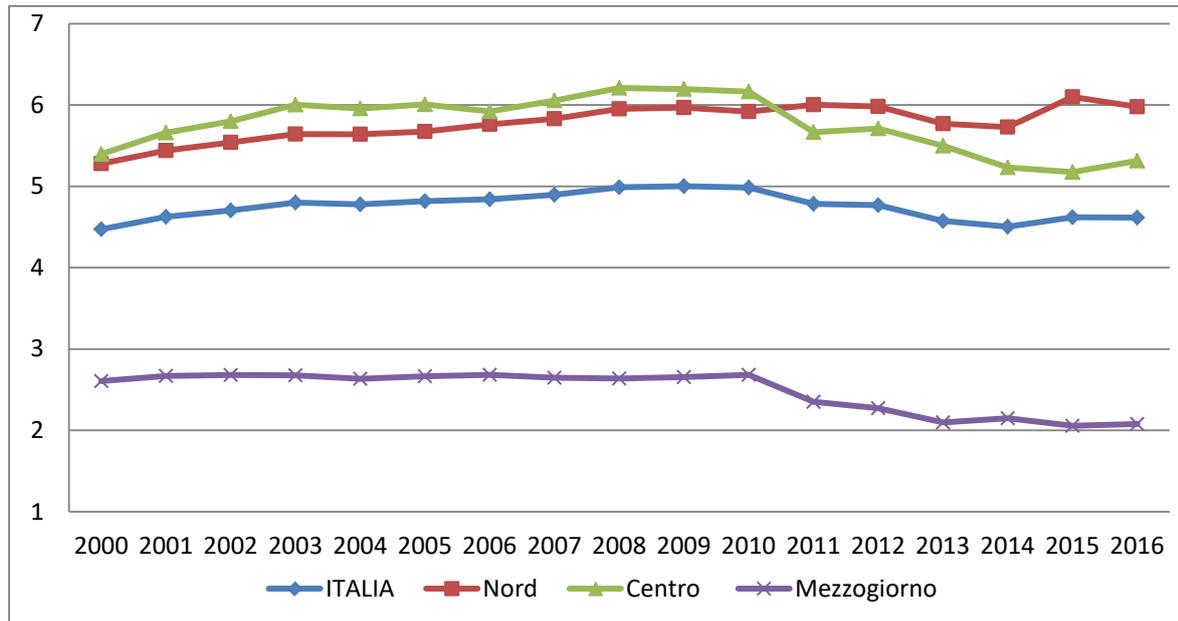
L'offerta di trasporto pubblico urbano, ossia il numero di posti-km (in migliaia per abitante) offerti agli utenti, a livello nazionale e in ciascuna macro-area è riportata nel Figura 2.18<sup>25</sup>. Nell'arco del periodo considerato, l'offerta nel complesso è rimasta sostanzialmente invariata: ad una prima fase di crescita del servizio offerto è seguito, a partire dal 2010, un suo progressivo ridimensionamento. Il Nord è la sola area che incrementa il servizio, con un aumento dei posti-km da 5,3 a 6. Al contrario, l'offerta si riduce nel Mezzogiorno, mentre nel Centro segue la traiettoria nazionale e finisce per portare a fine periodo offerta al di sotto di quella iniziale.

---

<sup>24</sup> I posti-km sono dati dal prodotto tra il numero complessivo dei chilometri percorsi in un anno dai veicoli del servizio pubblico (cosiddetti vetture-km) per la relativa capacità media.

<sup>25</sup> Cfr. Istat, Mobilità urbana.

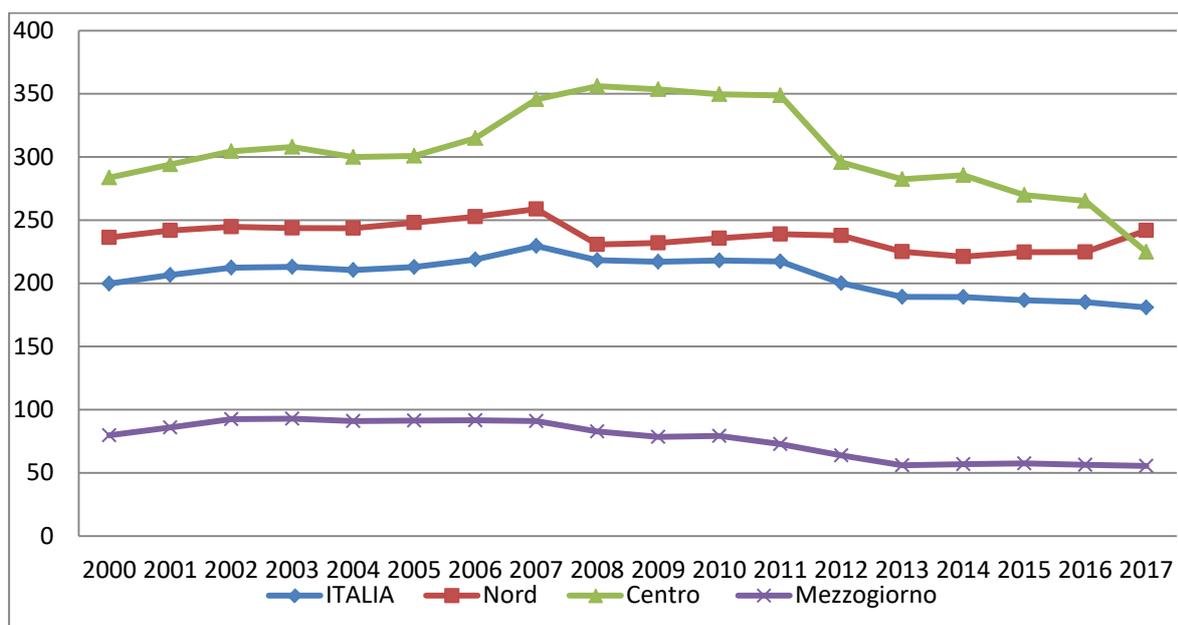
Figura 2.18 OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (POSTI-KM PER ABITANTE).



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Si riduce invece la domanda del servizio come mostrano i dati riportati nel Figura 2.19 (numero di passeggeri per abitante). A livello nazionale il numero dei passeggeri (per abitante) passa da circa 200 nel 2000 a circa 181 nel 2017. La riduzione riguarda tutte le aree e in particolare il Mezzogiorno, dove il numero di passeggeri si riduce di circa il 30%. Nel 2017 la domanda di trasporto pubblico più elevata si manifesta nel Nord che proprio in quell'anno supera quella del Centro. Nel Mezzogiorno, infine, la domanda si mantiene molto al di sotto di quella delle altre aree e nell'ultimo quinquennio, in particolare, ad un livello pari a circa il 30% di quella media nazionale.

Figura 2.19 DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PASSEGGERI PER ABITANTE)

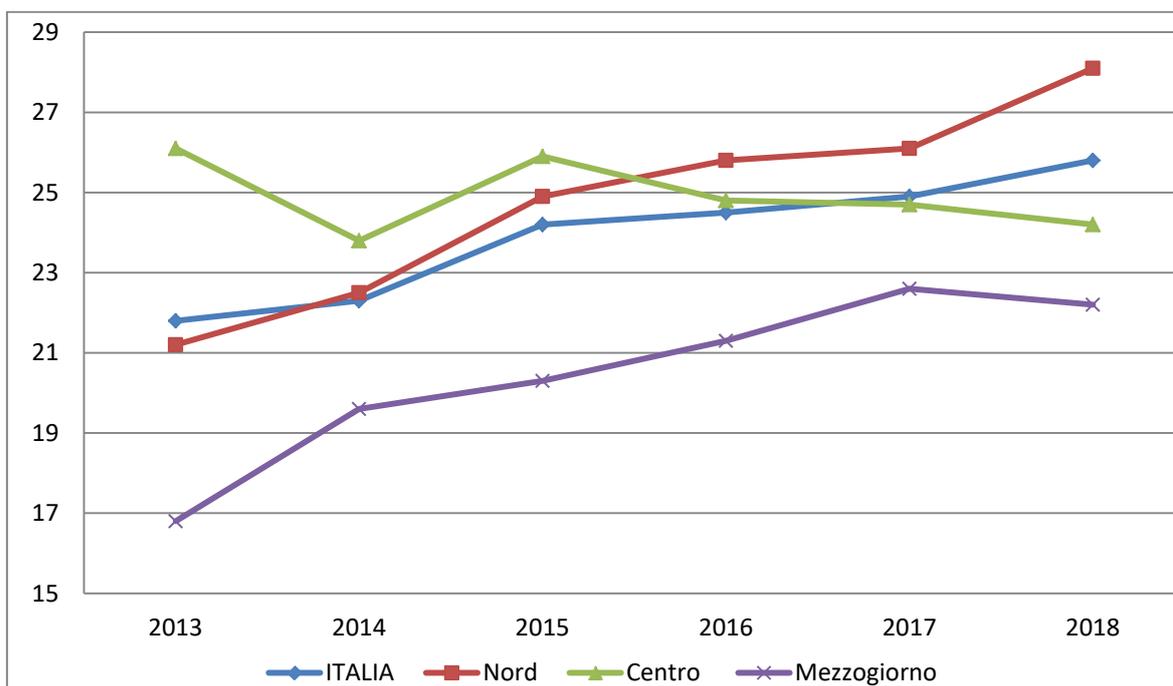


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

## Capitolo 2

Abbiamo infine esaminato l'incidenza tra gli autobus utilizzati per il trasporto pubblico di quelli a basse emissioni, ossia quelli elettrici e quelli alimentati a gas<sup>26</sup>. Secondo i dati disponibili, nel 2018 a livello nazionale il 25,8% degli autobus utilizzati rientrano in questo gruppo, con un incremento di quattro punti percentuali rispetto al 2013 (Figura 2.20). Nel Nord tale percentuale si attesta nel 2018 al 28,1%, circa 7 punti percentuali in più di quella iniziale. Anche il mezzogiorno fa registrare un incremento della dotazione di tali autobus, la cui percentuale aumenta di poco meno di 6 punti percentuali attestandosi al 22,2%. Al contrario, nel Centro si registra una riduzione della quota di tali autobus, che si riduce di due punti percentuali per attestarsi nel 2018 al 34,2%.

Figura 2.20 AUTOBUS A BASSE EMISSIONI (IN % DEL TOTALE)



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

## CONCLUSIONI

Nelle pagine precedenti abbiamo provato a ricostruire il contesto in cui va collocata la spesa del settore degli Altri trasporti. Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, ci sembra che il Mezzogiorno sia meno "provvisto" nelle ferrovie, dove a una densità per unità di superficie inferiore rispetto alle altre aree, si accompagna un certo ritardo "tecnologico". Al contrario, sembra vantare una consistenza maggiore per quelle marittime, in questo assecondando la sua configurazione naturale che lo privilegia rispetto al resto del territorio (e al Nord in particolare). Più controverso il caso delle infrastrutture per il trasporto aereo. In questo l'indicatore utilizzato appare troppo semplicistico: esso testimonia la diffusione relativa degli aeroporti nel Mezzogiorno, con

<sup>26</sup> In particolare, tra gli autobus elettrici rientrano quelli "ibridi o a trazione elettrica integrale, inclusi quelli alimentati a idrogeno con tecnologia a celle di combustibile", mentre tra quelli a gas i veicoli "con motore bi-fuel benzina/metano o benzina/Gpl". A livello nazionale, gli autobus elettrici sono nel 2018 il 7,2% del totale di quelli a basse emissioni (nel 2013 la stessa percentuale era dell'8,3%).

ovvi vantaggi in termini di accessibilità, ma non dà conto della loro dimensione o del volume di traffico rispetto alle strutture delle altre aree.

Se si guarda al traffico aereo, poi, si rileva come il Mezzogiorno sia l'area con l'indice più basso sia per il trasporto di persone (qui l'indice più alto è quello del Lazio) che per quello delle merci (il Nord è l'area con l'indice più alto). Anche il ricorso al trasporto pubblico di persone sia ferroviario che su strada (nelle diverse modalità) si mantiene complessivamente nel Mezzogiorno al di sotto di quello che si manifesta nelle altre aree del Paese. Al contrario, per il trasporto marittimo, sia di persone che di merci, il Mezzogiorno fa registrare l'indice più elevato.

Se si guarda alle caratteristiche di erogazione dei servizi e la loro corrispondenza alle esigenze degli utenti, il Nord si colloca in testa o nelle prime posizioni come gradimento da parte degli utenti e dei residenti. Nel Mezzogiorno, al contrario, l'apprezzamento dell'utenza è sempre più bassa di quella delle altre aree, ad eccezione delle criticità causate dal traffico, rispetto al quale la percentuale più elevata di famiglie insoddisfatte si registra nel Centro.

Per quanto riguarda, infine, il trasporto urbano dei comuni capoluogo di Provincia, le indicazioni raccolte depongono a favore di una capacità di offerta e di una domanda che nel Centro-Nord è di gran lunga superiore a quella del Mezzogiorno. Tale divario è cresciuto nel corso del tempo e nel 2018 è in entrambi i casi meno della metà di quella media nazionale.



## CAPITOLO 3 - LE POLITICHE DI COESIONE: PRIME EVIDENZE DI ADDIZIONALITÀ NEL SETTORE “ALTRI TRASPORTI”

### ABSTRACT

Il carattere peculiare dell'indagine proposta in questo capitolo è rintracciabile nel suo stesso proposito e nella metodologia adoperata per raggiungerlo vale a dire l'individuazione della componente aggiuntiva della spesa per la coesione territoriale sui bilanci degli enti pubblici regionali, censiti dai Conti Pubblici Territoriali (CPT), nel settore economico degli “Altri Trasporti”.

Si è voluto sperimentare un metodo con cui poter scorporare, dai flussi finanziari registrati dal sistema CPT la voce della spesa aggiuntiva ulteriormente distinta tra quella a valere dei fondi europei da quella erogata attraverso i fondi straordinari nazionali e distinguendo all'interno di quest'ultimi la quota di cofinanziamento ai finanziamenti europei dal resto delle risorse nazionali destinate alle politiche di coesione. Ciò al fine di fornire un quadro finanziario articolato e dettagliato della spesa erogata da tutti i soggetti della Pubblica Amministrazione (PA) e del Settore Pubblico Allargato (SPA) nel quale sia possibile valutare il peso che ciascuna fonte di finanziamento ha avuto nella realizzazione degli investimenti per il settore economico degli “Altri Trasporti” a livello territoriale, offrendo uno strumento addizionale di valutazione dell'impatto e bilanciamento delle risorse straordinarie.

Per i dati dei flussi finanziari straordinari ed ordinari si è attinto alla banca dati del Sistema CPT che ricostruisce, attraverso una sua propria metodologia, conti consolidati delle spese e delle entrate, correnti e in conto capitale, dei soggetti della PA e dell'Extra PA. La fonte ufficiale dei dati di spesa riferiti alle politiche di coesione, per i cicli di programmazione 2007-2013 e 2014-2020, è stata invece il portale informativo di OpenCoesione (OC), che rende disponibili tutti i dati di programmazione e di spesa riferiti ai singoli progetti avviati per le politiche di coesione suddivisi per ambiti tematici, soggetti programmatori e attuatori, tempi di realizzazione e localizzazioni. Il dettaglio delle informazioni contenute in OpenCoesione è stato indispensabile per enucleare la componente della spesa aggiuntiva, altrimenti non direttamente ricavabile dalla sola fonte CPT. La differente natura, composizione e finalità informativa delle due fonti statistiche ha reso necessario una fase preliminare di perimetrazione del comune campo di rilevazione ed una successiva complessa operazione di uniformazione dei dati, contenute nei rispettivi dataset, per le variabili selezionate. A queste ha fatto seguito un processo laborioso di omogeneizzazione, selezione e filtro delle informazioni in termini di unità di misura (parametri monetari), in ragione della composizione settoriale, sub-settoriale e territoriale, capitale/corrente e in base al livello di governo delle variabili utilizzate.

Le prime risultanze delle elaborazioni mostrano l'andamento delle spese suddivise per i fondi europei e nazionali di finanziamento, per gli ambiti tematici europei, per tipologia di programma (programmi operativi ed altri strumenti nazionali di attuazione) e per le regioni di livello NUTS 2. Con evidenziazione di indicatori di peso delle spese aggiuntive sul totale delle spese pubbliche nel settore oggetto di analisi, e per tutto l'universo di riferimento. La principale fonte di finanziamento europeo è risultata il FESR, per il tema Trasporti, Ambiente e prevenzione dei rischi e Rinnovo urbano e rurale. Per tutti i livelli amministrativi è visibile una prevalenza della spesa in conto capitale. Inoltre, si evince che nel periodo 2014 al 2018 le amministrazioni di livello regionale e appartenenti al livello territoriale Convergenza hanno erogato la quantità di spesa aggiuntiva maggiore nel sub-settore degli “Altri Trasporti” e la principale differenza, tra queste regioni e quelle appartenenti al livello territoriale della Competitività, riguarda le fonti finanziarie nazionali. L'impiego di queste ultime, di fatto, nelle regioni a obiettivo Convergenza, ha registrato una contrazione nel 2015 durante il ciclo di programmazione 2014-2020. Per queste ultime, anche il tasso medio annuo di crescita delle spese addizionali è risultato poco sostenuto tra il 2012 e il 2015 se paragonato a quello registrato tra il 2007 e il 2012.

### 3.1 PREMESSA METODOLOGICA

Il presente capitolo ha come scopo quello di enucleare, evidenziare ed analizzare il contributo addizionale delle risorse europee in rapporto al totale della Spesa Pubblica di uno specifico settore: "Altri trasporti" distinto da quello della *Viabilità* per i già richiamati motivi tassonomici del Sistema CPT

L'intera procedura di investigazione, come si avrà modo di esplicitare in seguito, si fonda sull'accostamento e sulle conseguenti elaborazioni delle risultanze di due differenti sistemi di rilevazione: l'articolata struttura contabile dei Conti Pubblici Territoriali ed i dati messi a disposizione dall'iniziativa OpenCoesione<sup>27</sup>. Come potrà ben intendersi - e come meglio si chiarirà più avanti - avendo i due sistemi di rilevazione scopi, metodi ed utenti diversi, la sovrapposizione dei due *dataset* è subordinata ad un'attenta fase preliminare di perimetrazione del comune campo di rilevazione ed ad una successiva complessa operazione di omogeneizzazione delle rispettive variabili e di selezione delle corrispondenti misurazioni. Soltanto dopo questa indispensabile operazione di bonifica e normalizzazione dei dati è poi possibile procedere alla creazione di un *dataset* univoco ed analisi dettagliata delle spese suddivise *in primis* tra ordinarie e addizionali, e poi per sub-settore (*Viabilità* ed *Altri trasporti*), per territorio (regione, macro-area), per livelli di sviluppo territoriale (obiettivo convergenza ed obiettivo competitività) e per natura (conto capitale e corrente).

Il carattere originale e peculiare delle elaborazioni condotte è in primo luogo caratterizzato dall'operazione di uniformazione delle variabili finanziarie oggetto di analisi, dal momento che le relative informazioni provengono da fonti statistiche differenti, i.e. Conti Pubblici Territoriali (CPT) ed OpenCoesione (OC), che adottano una metodologia propria nella costruzione e nella classificazione dei rispettivi *dataset*. In particolare, ci si riferisce al processo preliminarmente svolto, laborioso - ma necessario, di standardizzazione delle informazioni in termini di unità di misura (parametri monetari), in ragione della composizione settoriale, sub-settoriale e territoriale, e non ultimo in base al livello di governo delle variabili utilizzate.

La ricostruzione delle serie storiche oggetto di analisi, vale a dire quella delle spese effettuate nel sub-settore degli *Altri Trasporti* a valere sui fondi straordinari e quella delle spese ordinarie sostenute dalle pubbliche amministrazioni, è stata effettuata - come accennato - sovrapponendo i due *dataset* di riferimento, o più precisamente adattando le informazioni contenute in OpenCoesione flettendone il *dataset* in ragione ed ossequio del sistema di rilevazione e classificazione dei CPT.

Quest'ultima scelta è stata motivata dal carattere flessibile intrinseco al *dataset* di OpenCoesione, che meglio si presta a rendere le proprie informazioni interoperabili<sup>28</sup> e quindi anche conformabili alla classificazione settoriale dei CPT. In particolare, il database di OpenCoesione è costruito attraverso un criterio (in termini di unità di rilevazione minima) che rende meno complicati i processi di aggregazione o scomposizione delle

---

<sup>27</sup> Ben noto progetto di Open Government coordinato dal Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri sulle politiche di coesione in Italia con lo scopo di promuovere l'efficacia degli interventi attraverso la pubblicazione dei dati ed informazioni sui progetti finanziati per valutare l'efficacia e la coerenza dell'impiego delle risorse.

<sup>28</sup> Il portale [OpenCoesione](#) è un'applicazione web sviluppata su Django/Python utilizzando PostgreSQL/Postgis come Database per lo *storage* dei dati e uWSGI/Nginx come web server. I dati testuali e numerici di progetti e beneficiari sono indicizzati attraverso il motore di indicizzazione e ricerca di documenti Apache Solr indicizzazione e ricerca di documenti Apache Solr.

variabili selezionate, e soprattutto senza alterare né perdere la significatività del dato di maggiore interesse per l'indagine che si è condotta, cioè quello finanziario.

Diversamente, com'è noto, la classificazione settoriale dei CPT, come indicato nella Guida Metodologica CPT<sup>29</sup>, si basa sul sistema internazionale di classificazione delle funzioni di governo COFOG (Classification of the Functions of Government) ed il raccordo stesso tra i settori CPT e le funzioni COFOG impone una suddivisione settoriale piuttosto rigida del primo, adottando i criteri peraltro non modificabili del secondo.

Naturalmente a corroborare le motivazioni di tale scelta di metodo va anche evidenziato che il dettaglio delle informazioni contenute in OpenCoesione è indispensabile per enucleare la componente della spesa aggiuntiva, altrimenti non desumibile dalla fonte CPT, che non distingue le spese sostenute attraverso i fondi straordinari secondo il livello di governo<sup>30</sup>.

Nel *dataset* di OpenCoesione l'unità di rilevazione minima scelta come base delle elaborazioni è il *progetto*. I progetti, nel lessico di OpenCoesione, si riferiscono ad azioni finanziate nell'ambito delle politiche di coesione e individuate da un atto amministrativo autonomo<sup>31</sup> sebbene talvolta più progetti siano parte di un solo intervento o sono coordinati tra di loro nell'ambito di una strategia di intervento unitaria. Considerato che le Politiche di Coesione operano in comparti molto differenziati, i progetti possono avere importi finanziari, sviluppi territoriali e obiettivi tematici anche molto dissimili tra loro, pur avendo - per così dire - pari *dignità statistica*, pertanto un *progetto* presente in dataset OpenCoesione può essere inerente ad un'opera infrastrutturale di notevoli dimensioni ed impatto finanziario, ma anche riguardare un singolo beneficiario di un aiuto, contributo o voucher di modestissimo ammontare - circostanza che, come si vedrà, sovente accresce le difficoltà di perimetrazione ed allineamento dei due dataset: CPT ed OpenCoesione.

A ciascun progetto è assegnato un Codice Unico di Progetto (CUP) e tutte le informazioni disponibili o rintracciabili nel suo *dataset* consistono nei dati finanziari riferiti a tutti i progetti delle Politiche di Coesione del ciclo 2007-2013 e 2014-2020 disponibili sul portale<sup>32</sup>, finanziati con Fondi Strutturali, Fondo nazionale per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e Piano d'Azione per la Coesione (PAC), ed è per tale motivo che sono per l'appunto i due cicli di programmazione posti in sequenza cronologica che hanno determinato sia la serie storica di riferimento (2007-2020) che l'orizzonte temporale delle elaborazioni condotte.

Queste informazioni sui progetti desumibili da OpenCoesione, integrano l'analisi settoriale con il dettaglio sulla componente aggiuntiva della spesa a quella ordinaria, ma a loro volta, così come sottoposte al lavoro di dettaglio sulla loro composizione settoriale e

---

<sup>29</sup> Guida metodologica ai Conti Pubblici Territoriali, Approfondimenti al Capitolo IV, p.312.

<sup>30</sup> In CPT infatti, seppur risulti presente un sistema di classificazione (COFOG) che consente di differenziare, sulla base dei settori, le spese ordinarie sostenute dalle amministrazioni, risulta assente l'informazione che riguarda la componente attribuibile alle spese sostenute a valere sui fondi straordinari secondo il livello di governo (di fonte UE e nazionale).

<sup>31</sup> e.g. un bando, una graduatoria, un'intesa, un contratto, etc.

<sup>32</sup> Sono disponibili le seguenti risorse principali:

- Progetti - Elenco dei progetti, filtrabili per tema, natura o territorio
- Soggetti - Elenco dei soggetti, filtrabili per tema e ruolo
- Aggregati - Informazioni aggregate, rispecchiano le informazioni mostrate nelle pagine del sito.

Ed i seguenti elenchi accessori:

- Nature - Elenco delle nature dei progetti
- Temi - Elenco dei temi sintetici dei progetti
- Territori - Elenco dei territori
- Programmi - Elenco dei programmi (sia comunitari che nazionali)

### Capitolo 3

sub-settoriale, devono essere poi anche raccordate con i sottoinsiemi di enti del sistema CPT, o in altri e più concreti termini, devono essere assoggettate all'individuazione del corretto livello di governo dei CPT cui appartengono i soggetti della pubblica amministrazione e del settore pubblico allargato osservati in OpenCoesione. Rapportando così i dati sulle erogazioni finanziarie riferibili ai progetti afferenti al settore e sub-settore considerato, che si avvalgono di fondi per la coesione (nazionali e comunitari) alla spesa primaria desumibile dal sistema dei Conti Pubblici Territoriali, è stato possibile costruire un meccanismo ragionevolmente accurato di misurazione del livello di influenza delle Politiche di Coesione Territoriale sui conti degli enti che della pubblica amministrazione *latu sensu*, precisando inoltre le regioni e le macroaree che ne subiscono il maggiore impatto.

Come è noto il catalogo dei dati OpenCPT racchiude tutti i *dataset* resi disponibili dal Sistema CPT, relativi sia alla Pubblica Amministrazione (PA), sia al Settore Pubblico Allargato (SPA) e pertanto costituisce necessariamente l'universo di riferimento dell'indagine e consiste dunque in tutti i soggetti che operano sul territorio nazionale (distinti per sottoinsieme regionale), appartenenti alla Pubblica Amministrazione (Amministrazioni Centrali, Amministrazioni Regionali, Amministrazioni Locali) e all'Extra PA (Imprese pubbliche nazionali e locali) nel settore della *Viabilità* ed in quello degli *Altri Trasporti*; ed attraverso la banca dati del Sistema CPT è possibile ricostruire i flussi di entrata e di spesa dei bilanci consuntivi di ciascun ente appartenente all'universo di riferimento.

I flussi finanziari sono ripartiti per le stesse voci economiche adottate nella compilazione dei bilanci degli enti pubblici che utilizzano il criterio della *contabilità finanziaria*, come riportato nel seguente schema sinottico, che riassume le fonti informative adottate dal Sistema CPT, indicando il tipo di documento contabile utilizzato.

**SCHEMA 3.1 FONTI INFORMATIVE ADOTTATE DAL SISTEMA CPT**

Stato	RGS	Bilancio Finanziario
<b>Patrimonio dello Stato</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Altri Enti dell'Ammin. Centrale</b>	Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario; Conto Economico e Stato Patrimoniale (solo CONI Servizi SpA)
<b>ANAS</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Enti di previdenza</b>	ISTAT e Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario
<b>Regioni e Province autonome</b>	ISTAT e Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario
<b>Enti dipendenti da Regioni</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>ASL, Ospedali e IRCCS</b>	RGS-SIOPE e Ministero della Salute	Conto Economico
<b>Province e Città metropolitane</b>	ISTAT e Ministero dell'Interno	Bilancio Finanziario
<b>Amministrazioni Comunali</b>	ISTAT e Ministero dell'Interno	Bilancio Finanziario
<b>Comunità Montane e altre Unioni di Enti Locali</b>	ISTAT e Ministero dell'Interno	Bilancio Finanziario
<b>Camere di Commercio, Industria e Artigianato</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Università</b>	ISTAT e MIUR	Bilancio Finanziario
<b>Enti dipendenti da Enti Locali</b>	Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Parchi Nazionali</b>	Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario
<b>Autorità e Enti Portuali</b>	Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario
<b>Azienda dei Monopoli di Stato</b>	Bilancio dell'ente	Bilancio Finanziario
<b>Cassa Depositi e Prestiti</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Ente Tabacchi Italiani</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>ENEL</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Poste Italiane SpA</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Ferrovie dello Stato</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>ENI</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>ACI</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Aziende ex IRI</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>ENAV</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale (GRTN)</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Infrastrutture SpA</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Italia Lavoro</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale

### Capitolo 3

<b>SIMEST (Società Italiana per le Imprese all'Estero)</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>SOGESID (Società Gestione Impianti Idrici)</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>SOGIN (Società Gestione Impianti Nucleari)</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Sviluppo Italia</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Consorzi e forme associative di enti locali</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Aziende e istituzioni locali</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale
<b>Società e fondazioni partecipate</b>	Bilancio dell'ente	Conto Economico e Stato Patrimoniale

A differenza del Sistema CPT, OpenCoesione risponde invece ad esigenze di diffusione informativa del Governo Italiano sulle Politiche di Coesione, ed è quindi uno degli strumenti di applicazione dell'*open government* che mira a rendere i processi decisionali trasparenti e al contempo aperti alla partecipazione dei cittadini e dei portatori di interessi, per agire in modo efficace e rispondere alle reali esigenze di quest'ultimi.

Le fonti dati che alimentano la piattaforma sono i dati di monitoraggio delle Amministrazioni titolari di fondi, gestiti dal Sistema Nazionale di Monitoraggio (SNM)<sup>33</sup>. In coerenza con i principi della trasparenza, della partecipazione e del *accountability*, OpenCoesione offre le informazioni a tutti i cittadini e gli *stakeholder* sulle risorse delle politiche di coesione in Italia, provenienti dai fondi europei e dai fondi nazionali, rendendo reperibili, in formato aperto, i dati sui singoli progetti finanziati in collegamento alle diverse fasi di attuazione dei programmi, nonché i territori, luoghi, gli ambiti tematici e i soggetti coinvolti.

I *dataset* consultati ed utilizzati per le elaborazioni di questo capitolo (aggiornati al 30 aprile 2020)<sup>34</sup> sono pubblicati nella forma in cui vengono trasmessi dalle Amministrazioni che gestiscono i fondi<sup>35</sup>, e però aggiungendo alcune variabili che facilitano la leggibilità e coerenza delle informazioni, tra cui la classificazione secondo 13 temi sintetici.

Quest'ultima è un'articolazione tematica dei progetti in 13 ambiti, basata su un'aggregazione dei temi prioritari UE e delle classificazioni settoriali del Sistema CUP (Codice Unico di Progetto) vale a dire:

<sup>33</sup> Così come prevede l'[Accordo di Partenariato 2014-2020](#) per l'Italia, il Sistema Nazionale di Monitoraggio è istituito per soddisfare tutte le esigenze informative relative all'attuazione dei Programmi ed è amministrato dalla Ragioneria Generale dello Stato (Ministero dell'Economia e delle Finanze).

<sup>34</sup> I dati di monitoraggio sui progetti in attuazione navigabili e scaricabili dal portale OpenCoesione vengono aggiornati in concomitanza con l'aggiornamento della fonte che è Sistema di Monitoraggio Nazionale gestito dall'Ispettorato Generale per i Rapporti finanziari con l'UE (IGRUE) della Ragioneria Generale dello Stato e alimentato dalle Amministrazioni coinvolte nell'attuazione delle politiche di coesione in Italia. I dati del Sistema di Monitoraggio Nazionale si aggiornano bimestralmente e sono resi pubblicamente disponibili su OpenCoesione a distanza di circa due mesi dalla data di riferimento. I dati sul contesto delle politiche di coesione sono aggiornati con cadenze diverse: ad esempio, la serie storica degli indicatori territoriali e tematici, è aggiornata mensilmente.

<sup>35</sup> Banca Dati Unitaria (BDU) presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - Ispettorato Generale per i rapporti finanziari con l'unione Europea (IGRUE), relativi a interventi sulle politiche comunitarie e di coesione.

**SCHEMA 3.2    ARTICOLAZIONE TEMATICA SINTETICA**

Tema sintetico
Agenda digitale
Ambiente e prevenzione dei rischi
Attrazione culturale, naturale e turistica
Competitività per le imprese
Energia e efficienza energetica
Inclusione sociale
Istruzione e formazione
Occupazione e mobilità dei lavoratori
Rafforzamento delle capacità della PA
Ricerca e innovazione
Rinnovamento urbano e rurale
Servizi di cura infanzia e anziani
Trasporti e infrastrutture a rete

I progetti sono quindi classificati in modo gerarchico dal CUP per la natura e la tipologia degli investimenti, ma anche per i settori e i sottosectori di intervento. Grazie quindi al ricorso alla catalogazione dei Temi prioritari ed all'analisi della composizione/scomposizione dei CUP è stato possibile delimitare il settore *Altri Trasporti* (tenendolo distinto dalla *Viabilità*) attribuendovi i progetti ad esso pertinenti e quindi travasare dal *dataset* di OpenCoesione le spese finanziate da fonti aggiuntive ad essi riferibili, peraltro suddivisi anche su base territoriale<sup>36</sup>.

I medesimi risultati dell'analisi Tema Prioritario/CUP condotta sui due *dataset* e dettagliati per afferenza settoriale, sub-settoriale e territoriale, sono stati sottoposti ad una ulteriore interessante riclassificazione, e cioè suddivisi anche per categorie di livello di governo, ricomponendo e riferendo il tal maniera l'ammontare delle spese aggiuntive di fonte nazionale e comunitaria sul totale delle spese effettuate da ciascuno dei livelli della Pubblica Amministrazione e naturalmente della sua componente pubblica allargata.

L'attribuzione del finanziamento si è proceduto a delinearla mediante la variabile *beneficiario*, giacché è costui il soggetto (Amministrazione Centrale, Amministrazione Regionale, Amministrazione Locale, Imprese pubbliche nazionali e Imprese pubbliche locali), cui deve essere riferibile la responsabilità del progetto (e del suo stato<sup>37</sup>) che si avvale di risorse comunitarie. E proprio in ragione delle informazioni ed elaborazioni appena descritte, collegate al singolo *progetto* avviato ed al *beneficiario* ed al *livello di governo* che si è ulteriormente sviluppato il processo di adattamento del *dataset* di OpenCoesione relativo ai fondi europei e nazionali a quello del Sistema CPT, come verrà dettagliatamente descritto nelle due sezioni che seguono. La valenza informativa dei

<sup>36</sup> Nel *dataset* di OpenCoesione ciascun progetto è localizzato a un livello territoriale che può essere nazionale, regionale, provinciale o comunale.

<sup>37</sup> Su OpenCoesione, in base alla classificazione dello "stato del progetto", un progetto può risultare non avviato, in corso, liquidato (qualora a un avanzamento finanziario completato, e cioè superiore al 95%, non sia associata la fine dell'esecuzione del progetto) o concluso.

## Capitolo 3

risultati di tale sperimentazione innovativa è indubbia, consentendo l'evidenziazione, peraltro declinata su più livelli di governo, della dimensione e dislocazione settoriale, sub-settoriale e territoriale dell'impiego combinato di risorse di duplice provenienza (comunitarie e nazionali) e di duplice natura (ordinarie ed aggiuntive). Va peraltro segnalato che l'indagine mostra aspetti e dinamiche degne di approfondimento non soltanto e semplicemente a ridosso delle aree meno sviluppate del nostro paese tradizionalmente maggiori protagoniste/destinatari delle Politiche di Coesione, anzi si intravedono interessanti sviluppi di tale approccio metodologico, suscettibile con le dovute contestualizzazioni di essere replicato in altri settori e sub-settori, teso ad analizzare non soltanto l'efficacia dell'azione pubblica in taluni comparti e territori attraverso la disamina della spesa, ma anche il corale e necessario intervento di riequilibrio nei percorsi di sviluppo a livello nazionale.

### 3.2 IL CONTESTO

Come è emerso nei precedenti capitoli dall'analisi dei flussi finanziari riconducibili alla spesa ordinaria della Pubblica Amministrazione (inclusi gli enti appartenenti alla sua componente allargata) la politica degli investimenti da parte delle Amministrazioni Pubbliche - ed in particolare il settore degli *Altri trasporti* oggetto di questa sezione - ha risentito negativamente delle regole di contenimento della finanza pubblica messe in atto per ottemperare al c.d. *Fiscal Compact*<sup>38</sup>. La riduzione del tasso di variazione medio annuo della spesa in conto capitale, tra il 2000 e il 2018, in tutte le macroaree del Paese<sup>39</sup>, segnala difatti le difficoltà incontrate dalla PA nell'investire le risorse ordinarie nel comparto *Mobilità*. Negli ultimi anni - e a dire il vero il fenomeno riguarda tutti i settori dell'economia italiana - quindi la spesa in conto capitale della PA ha subito un notevole ridimensionamento (-43% tra il 2000 ed il 2017) compromettendo i margini di manovra degli investimenti pubblici; di contro, i Fondi strutturali delle Politiche di Coesione, e soprattutto le risorse per le aree meno sviluppate, hanno compensato questo crollo costituendo circa il 21% delle risorse in conto capitale a livello nazionale<sup>40</sup>.

In questo quadro complesso, nel quale alla pressoché costante riduzione delle risorse pubbliche disponibili viene di fatto abbinata da una robusta politica di sviluppo economico sensibilmente dipendente delle Politiche di Coesione, si inserisce la presente indagine sulla dimensione e ruolo del ricorso alle Politiche di Coesione in favore del settore economico *Altri Trasporti*, e quindi della identificazione, misurazione e parametrizzazione delle spese aggiuntive di fonte europea e nazionale in rapporto a quelle di carattere ordinario.

L'analisi condotta ha inteso operare una minuziosa ricostruzione della spesa pubblica anche e soprattutto in termini di addizionalità, per il settore *Altri Trasporti*, utile a fornire un quadro finanziario articolato e completo delle dinamiche finanziarie connesse sull'allocazione efficiente delle risorse pubbliche di qualsivoglia fonte esse possano configurarsi. A tal fine si è proceduto a ricostruire la componente della spesa pubblica di natura aggiuntiva in termini settoriali da un lato e proporre dall'altro un indice per

<sup>38</sup> Com'è noto il [Trattato sulla stabilità, sul coordinamento e sulla governance nell'unione economica e monetaria](#) (ovvero il «*fiscal compact*») accordo intergovernativo siglato con lo scopo di tale di rafforzare la disciplina di bilancio dei governi dell'eurozona a seguito della crisi del debito sovrano iniziata nel 2010.

<sup>39</sup> *Infra*, capitolo 1

<sup>40</sup> IFEL, [La dimensione territoriale nelle politiche di coesione. Stato di attuazione e ruolo dei Comuni nella programmazione 2014-2020](#). Nona edizione - 2019

calcolare il peso delle risorse aggiuntive nazionali, insieme a quelle comunitarie, sui bilanci degli enti registrati dal sistema dei Conti Pubblici Territoriali (CPT).

I risultati di siffatta indagine sull'aggiuntività mirano a fornire un livello di dettaglio settoriale, per il settore *Altri Trasporti*, in accordo con classificazione CPT e coerentemente con l'approccio metodologico del precedente capitolo ed anche territoriale: per macro-aree e per ciascuna regione italiana. Tale scelta si è ritenuta peraltro doverosa visto anche il perdurare dei divari territoriali tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno, e le loro implicazioni sulle scelte ed i risultati delle Politiche di Coesione nel nostro Paese e la considerazione inoppugnabile che allo stato i fondi UE si configurano come il primo strumento, e forse il solo, per moderare tali disparità.<sup>41</sup>

### 3.3 LA DELIMITAZIONE DEI CONFINI DEL SETTORE "ALTRI TRASPORTI"

Si sottolinea preliminarmente che le elaborazioni sono state condotte seguendo l'approccio metodologico descritto nell'introduzione di questo stesso capitolo. L'operazione propedeutica di estrazione dei dati da OpenCoesione ha richiesto un lavoro meticoloso per poter rendere confrontabili i dati riferiti alle spese aggiuntive con quelle ordinarie. Va ricordato che gli Open data sui progetti finanziati con le politiche di coesione sono organizzati in forma relazionale laddove il *dataset* principale è

"Progetti"

mentre

"Localizzazioni", "Soggetti" e "Pagamenti"

forniscono informazioni complementari collegate al dataset principale attraverso un campo chiave che identifica lo stesso progetto nelle diverse tabelle. Per operare delimitazione del campo di indagine, sono stati estratti i dati<sup>42</sup> relativi a tutti i progetti rientranti nel settore economico della "*Mobilità*" coerente con quello dei CPT e nel quale sono comprese tutte le spese (sebbene insieme a quelle del settore *Viabilità*) relative al settore degli *Altri Trasporti* e cioè:

"le spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi i porti, gli aeroporti, le stazioni, gli interporti; la vigilanza e regolamentazione dell'utenza (registrazioni, autorizzazioni, ispezioni, regolamentazioni sulla sicurezza, condizioni dei mezzi di trasporto, indagini sugli incidenti), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio di trasporto.

<sup>41</sup> A tal proposito, è importante rammentare la regolamentazione europea recante disposizioni comuni ai fondi strutturali, in particolare il [Regolamento \(CE\) n.1303/2013](#), che vincolano la ripartizione delle risorse europee sulla base di tre categorie che fanno riferimento all'unità territoriale di livello regionale: le regioni corrispondenti al livello 2 della classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (le "regioni di livello NUTS 2") [Regolamento \(CE\) n. 1059/2003](#), modificato dal [Regolamento \(CE\) n. 105/2007](#).

<sup>42</sup> I dati di OpenCoesione sono disponibili in formato CSV (tipo di carattere: Unicode (UTF-8) e lingua: Italiano (Italia) ed impostati con la virgola come separatore delle cifre decimali, secondo lo standard europeo. I dati sono disponibili anche in formato JSON tramite le API di OpenCoesione interfaccia applicativa che permette a qualunque componente software esterno di accedere ai dati di OpenCoesione su progetti e soggetti finanziati dalle politiche di coesione.

### Capitolo 3

Include le spese connesse al finanziamento e alla gestione di linee di trasporto pubblico, anche su strada, nonché le sovvenzioni per l'esercizio e per le strutture delle ferrovie in concessione"<sup>43</sup>.

Pertanto, il primo problema da risolvere, nella fase di estrazione dei dati da OpenCoesione<sup>44</sup>, consiste nella definizione del perimetro del *dataset* di riferimento che contenga esclusivamente i progetti che si riferiscano al solo settore *Altri trasporti* e riconducibile alle funzioni COFOG del settore<sup>45</sup>. È infatti importante rammentare che la principale differenza tra la classificazione per *Tema sintetico* in OpenCoesione e quella del settore del Sistema CPT sta nella discordante composizione settoriale del comparto dei Trasporti, (mancata distinzione tra i settori della *Viabilità* ed *Altri Trasporti*). Si è proceduto quindi a rintracciare tutti i progetti che rientrassero nel settore economico dei Trasporti all'interno del dataset esteso di OpenCoesione, identificandoli *in primis* attraverso i criteri del Tema sintetico e successivamente in base alla classificazione CUP<sup>46</sup>.

Orbene, il Tema sintetico Trasporti di OpenCoesione comprende il rafforzamento delle linee ferroviarie, della rete stradale, delle connessioni portuali, dell'intermodalità ed anche gli interventi sulle aree urbane congestionate. Gli interventi in corso sono generalmente concentrati su modalità sostenibili<sup>47</sup>.

I codici CUP identificano invece il progetto nel settore di intervento "*Infrastrutture di trasporto*" (Tabella 3.1) e nei suoi sottosettori e categorie economiche.

---

<sup>43</sup> Guida metodologica ai Conti Pubblici Territoriali, Capitolo 4, le dimensioni del dato, pp. 84-85.

<sup>44</sup> È bene segnalare che i dati scaricati nella sezione Open data contengono un numero di variabili maggiore rispetto a quanto visualizzato nelle schede progetto del portale e rispetto ai CSV risultato di query sul portale stesso. In quest'ultimo caso, infatti, al fine di favorire un'interpretazione immediata e coerente rispetto alla ricerca effettuata, il file scaricato restituisce un set di variabili ristretto rispetto a quello disponibile sui file completi.

<sup>45</sup> Ci si riferisce alle funzioni COFOG di secondo livello "04-5 Trasporti" che si raccordano alla classificazione CPT; in Guida metodologica ai Conti Pubblici Territoriali, Approfondimenti al Capitolo IV, p.314.

<sup>46</sup> Per un raccordo con i temi prioritari UE e con la classificazione CUP cfr.

[https://opencoessione.gov.it/media/uploads/raccordo\\_temi\\_sintetici.xls](https://opencoessione.gov.it/media/uploads/raccordo_temi_sintetici.xls)  
[https://opencoessione.gov.it/media/uploads/raccordo\\_temi\\_sintetici.xls](https://opencoessione.gov.it/media/uploads/raccordo_temi_sintetici.xls)

<sup>47</sup> In linea con l'Accordo di partenariato 2014-2020 che prevede che "all'interno di tale quadro strategico, la politica di coesione avrà come destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Essi si concentreranno sulle modalità sostenibili, destinando alla modalità stradale non più del 10 per cento delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7, *ibidem* p. 227

**Tabella 3.1 CODICE CUP PER I PROGETTI AFFERENTI AL TEMA SINTETICO DEI TRASPORTI E INFRASTRUTTURE A RETE**

CODICE SETTORE CUP	DESCRIZIONE SETTORE CUP	CODICE SETTORE CUP	DESCRIZIONE SETTORE CUP	TEMA SINTETICO
01	Infrastrutture di trasporto	01	Stradali	Trasporti e infrastrutture a rete
01	Infrastrutture di trasporto	02	Aeroportuali	
01	Infrastrutture di trasporto	03	Ferrovie	
01	Infrastrutture di trasporto	04	Marittime, lacuali e fluviali	
01	Infrastrutture di trasporto	05	Trasporto urbano	
01	Infrastrutture di trasporto	06	Trasporti multimodali e altre modalità di trasporto	

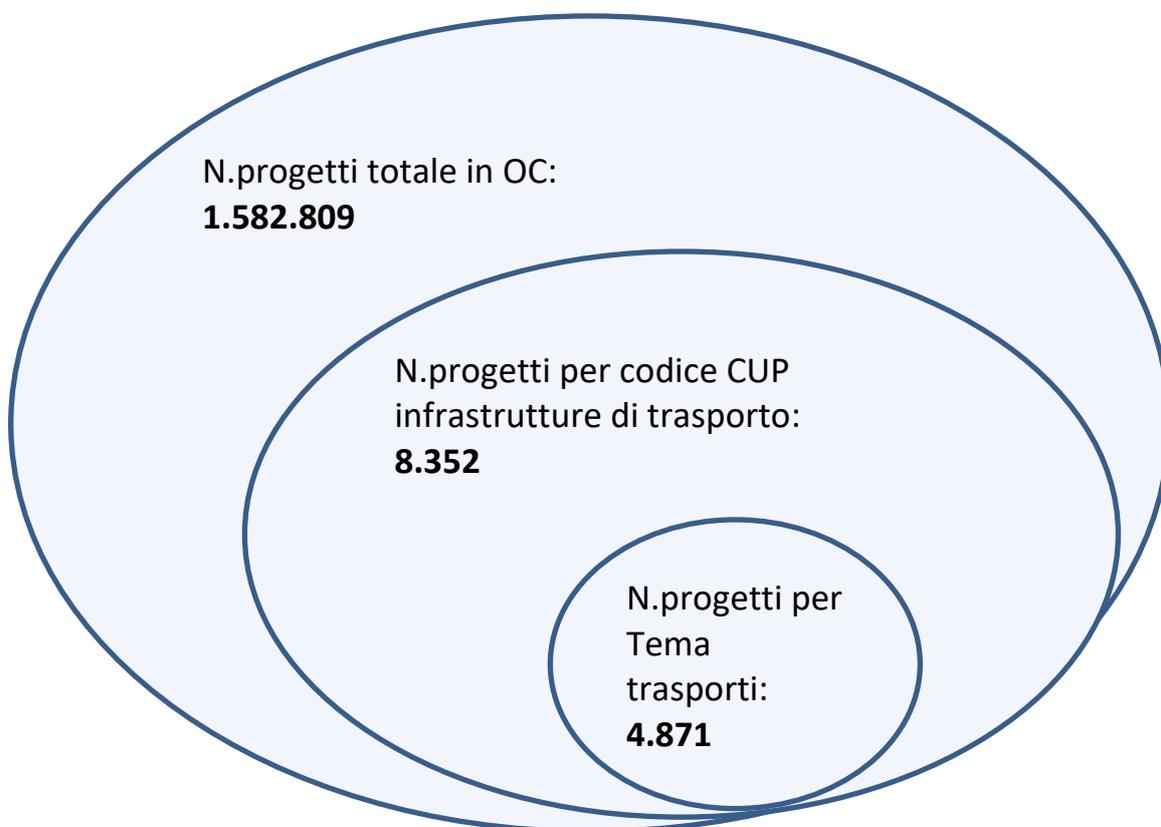
Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

Quest'ultimo parametro, sebbene fornisca un livello di dettaglio delle informazioni molto preciso, da solo non può però provvedere alle medesime informazioni della COFOG trattandosi di una variabile che classifica i progetti per *settore di intervento* e non già per *settore economico*. Questa ulteriore differenza, tra il sistema di classificazione di OpenCoesione e quello del Sistema CPT ha reso necessaria la scelta di leggere in modo incrociato e sovrapposto i due parametri scelti (i.e. quello del CUP e del Tema sintetico) ed estrarre i progetti afferenti al solo settore degli *Altri Trasporti* in due diverse fasi:

1. provvedendo all'estrazione semi-automatica di aggregati di progetti in OpenCoesione che più si avvicinano alla descrizione dei CPT sul settore degli *Altri Trasporti*
2. ed integrandoli manualmente nella costruzione della serie storica sul settore degli *Altri Trasporti* con altre osservazioni pertinenti al settore interessato.

Applicando i due criteri sin ora descritti all'universo considerato, si è potuto tracciare l'insieme preliminare dei progetti afferenti al settore *Altri Trasporti* all'interno di un dataset di circa 1.582.809 osservazioni. Inoltre, l'analisi e scomposizione del CUP è servita anche successivamente a questa fase, e cioè per escludere eventuali progetti afferenti ad altri settori economici - e soprattutto al settore *Viabilità*: analogo ed omologo, ma non oggetto della presente elaborazione.

Grafica 3.1 CODICE CUP PER I PROGETTI AFFERENTI AL TEMA SINTETICO DEI TRASPORTI E INFRASTRUTTURE A RETE



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Come evidenziato precedentemente, la differenza nella classificazione settoriale tra OpenCoesione e COFOG, fa sì che l'insieme preliminare dei progetti estratti da OpenCoesione non contenga alcuni progetti e i quali, sebbene siano classificati attraverso altri temi sintetici di OpenCoesione, sono invece riferibili al settore "Mobilità" in accordo alla COFOG. Quest'ultimo fenomeno è dovuto alla diversa interpretazione del settore di appartenenza dei progetti, e, dunque, a una inevitabile discrepanza nella classificazione dei progetti di OpenCoesione.

Per rimediare a tale difformità, ed alle lacune da essa causate, si è proceduto dunque all'estrazione di un altro gruppo di progetti attraverso un terzo parametro, ossia la ricerca di parole chiave riferite al tema Trasporti all'interno delle variabili di OpenCoesione:

`"oc_titolo_progetto"` e `"oc_sintesi_progetto"`

per poter integrare tutte le osservazioni che non sono state incluse nell'insieme preliminare, utilizzando le seguenti parole:

`"ferroviaria"`, `"aeroporto"`, `"elisuperficie"`, `"portuale"`,  
`"autobus"`, `"pista"`, `"interporto"`, `"ciclabile"`, `"ciclabili"`,  
`"seggiovia"`.

In verità va segnalato che alcune parole chiave hanno significati ambigui come ad esempio:

"pista", "seggiovia"<sup>48</sup>

pertanto, nella prima versione del *dataset* sono stati ritrovati numerosi progetti che non facevano parte del settore economico di riferimento e che sono stati successivamente - nelle fasi di revisione, pulizia e *fine tuning* manuale del *dataset* - esclusi.

La scelta *ex-ante* delle parole chiave si è basata sia sul parametro di OpenCoesione (cfr. Tabella 3.2), sia sulla composizione del settore *Altri trasporti* (cfr. Tabella 3.2) indicata dal Sistema CPT, con il fine ultimo di rendere omogenei e confrontabili i dati e consentire una disamina accurata dell'appropriatezza del *dataset* di OpenCoesione.

**Tabella 3.2 DESCRIZIONE TEMA TRASPORTI**

CODICE TEMA PRIORITARIO UE	DESCRIZIONE TEMA PRIORITARIO UE	RAGGRUPPAMENTO UE
16	Ferrovie	Trasporti
17	Ferrovie (TEN-T)	
18	Beni mobili delle ferrovie	
19	Beni mobili delle ferrovie (TEN-T)	
20	Autostrade	
21	Autostrade (TEN-T)	
22	Strade nazionali	
23	Strade regionali e locali	
24	Piste ciclabili	
25	Trasporti urbani	
26	Trasporti multimodali	
27	Trasporti multimodali (TEN-T)	
28	Sistemi di trasporto intelligenti	
29	Aeroporti	
30	Porti	
31	Vie d'acqua interne (regionali e locali)	
32	Vie d'acqua interne (TEN-T)	

Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

<sup>48</sup> Ad esempio, ricercando la parola chiave "piste" si includono i progetti che riguardano la costruzione di piste ciclabili, ma si ricercano anche progetti che riguardano la ristrutturazione delle "piste da scii", che rientrano in un altro settore economico, il Turismo, e che vanno esclusi.

### Capitolo 3

Il criterio d'inclusione/esclusione dei progetti, attraverso la ricerca di parole chiave, è stato utile a includere tutti i progetti riconducibili alla sfera economica generale della *Mobilità*, e quindi anche quelli che nonostante ricadessero in altri Temi sintetici, e non solo in quello dei "Trasporti e infrastrutture", *de facto* fossero ricollegabili al settore economico della *Mobilità* (come ad es. il tema «Agenda Digitale»).

Analogamente sono stati manualmente individuati ed aggiunti tutti quei progetti classificati con un codice CUP diverso da quello delle infrastrutture di trasporto (e.g. il settore infrastrutturale ambientale), ma logicamente e finanziariamente appartenenti al settore in oggetto i.e. Altri Trasporti.

La Tabella 3.3 riassume il numero di progetti che sono stati integrati, grazie ai parametri sopradescritti, durante le principali fasi di estrazione dei dati, riferiti al settore "*Altri Trasporti*". (per il sub-settore Viabilità cfr. Tabella 3.3).

**Tabella 3.3 SCHEMA RIASSUNTIVO DELLA SELEZIONE DEGLI AGGREGATI SECONDO OGNI FASE DEL MODELLO E VARIABILITÀ DEI TEMI SINTETICI CHE OGNI FASE PERMETTE DI INTEGRARE**

FASE	N. PROGETTI INTEGRATI	Tema prioritario OC di riferimento
Fase 1 - Scelta delle voci di categoria CUP	8.352	- "Trasporti e infrastrutture a rete"
Fase 2 - Ricerca testuale parole chiave	8.173	- "Agenda digitale" - "Attrazione culturale, naturale e turistica" - "Ambiente e prevenzione dei rischi" - "Competitività per le imprese" - "Energia ed efficientamento energetico" - "Inclusione sociale" - "Istruzione" - "Occupazione e mobilità dei lavoratori" - "Rafforzamento capacità della PA" - "Ricerca ed innovazione" - "Rinnovamento urbano e rurale"
Fase 3 - Pulizia finale per ricerca parola chiave e check dell'operatore	-214	- Vari

Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Più nel dettaglio, la Tabella 3.4 riporta la distribuzione percentuale dei progetti, afferenti al settore "*Altri Trasporti*", tra i temi prioritari dell'Unione Europea così come risulta dall'attività di estrazione dei dati condotta nella maniera sopradescritta. (per il settore Viabilità cfr. Tabella 3.4).

**Tabella 3.4** COMPOSIZIONE DEL SETTORE ALTRI TRASPORTI RICOSTRUITO SECONDO I TEMI PRIORITARI UE

TEMA	%
Agenda digitale	0,00
Ambiente e prevenzione dei rischi	0,14
Attrazione culturale, naturale e turistica	0,04
Competitività per le imprese	0,01
Energia ed efficienza energetica	0,00
Inclusione sociale	0,01
Istruzione e formazione	0,00
Occupazione e mobilità dei lavoratori	0,00
Rafforzamento delle capacità della PA	0,00
Ricerca e innovazione	0,01
Rinnovamento urbano e rurale	0,05
Servizi di cura infanzia e anziani	-
Trasporti e infrastrutture a rete	0,73

Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Dopo aver così tracciato il confine del settore *Altri Trasporti* all'interno del dataset di OpenCoesione, avendo cura che si raccordasse con la composizione settoriale del Sistema CPT (e badando di evitare duplicazioni con l'indagine condotta parallelamente dal gruppo di lavoro del Nucleo CPT Basilicata nell'altro settore: *Viabilità*), il secondo obiettivo metodologico è consistito nell'attribuire i flussi di pagamenti riportati da OpenCoesione<sup>49</sup> e riferiti ai progetti del *dataset* sin ora costruito, alla corretta amministrazione e quindi livello di governo<sup>50</sup>.

Tale articolata operazione si è basata sulla correlazione ed il confronto tra il beneficiario, responsabile dei pagamenti individuato da OpenCoesione, ed i soggetti dell'universo dei CPT (Amministrazione Centrale, Regionale, Locale e Imprese pubbliche nazionali o locali).

Giova sottolineare che si fa esplicito riferimento alla componente delle voci di spesa ricavata da OpenCoesione, e purtroppo non analogamente rintracciabile in CPT, attribuibile alle spese sostenute a valere sui fondi strutturali e nazionali straordinari. Quest'ultima, non si presenta in forma aggregata secondo le tipologie di soggetto dei CPT poiché le variabili di OpenCoesione riguardano i soggetti che vengono collegati al progetto sotto forma di *programmatori, attuatori, beneficiari o realizzatori*.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> Nei dataset Progetti con tracciato esteso e Progetti e scaricabili nella sezione Scarica gli Open Data del portale, la variabile pagamenti è presente come <TOT\_PAGAMENTI>, sono inoltre presenti le variabili <OC\_TOT\_PAGAMENTI\_RENDICONTABILI\_UE>, <OC\_TOT\_PAGAMENTI\_FSC> e <OC\_TOT\_PAGAMENTI\_PAC>, che rappresentano dei sottoinsiemi della prima.

<sup>50</sup> Va segnalato che a partire dall'aggiornamento al 31/12/2016 il dataset Pagamenti contiene il dettaglio puntuale dei pagamenti riferiti alle singole date in cui sono stati effettuati, mentre nei precedenti aggiornamenti i dati erano presentati in forma di serie aggregata bimestrale dei pagamenti cumulati

<sup>51</sup> - *Programmatore*: il soggetto cui compete la decisione di finanziare il progetto. Si tratta generalmente di un'amministrazione pubblica centrale o regionale.

### Capitolo 3

La variabile quantitativa dei pagamenti di OpenCoesione, va precisato, si riferisce agli esborsi effettuati dai soggetti beneficiari (organismo pubblico o privato responsabile dell'avvio e/o dell'attuazione delle operazioni), i quali sono attuatori degli strumenti finanziari e per questo motivo si è scelto di adottare il criterio del beneficiario, vale a dire di utilizzare la forma giuridica del beneficiario per attribuire il livello di governo su cui ricade la responsabilità dei pagamenti registrati in OpenCoesione.

Pertanto, il primo criterio utilizzato è stato quello di valorizzare i campi del dataset OpenCoesione

"oc\_codfisc\_beneficiario" e "oc\_codfisc\_programmatore"

con i codici fiscali che identificano i diversi livelli amministrativi della PA e delle IPL rilevate dai CPT.

La forma giuridica del programmatore è stata utilizzata quando l'ente beneficiario non fosse stato un soggetto dell'amministrazione pubblica (poiché un ente privato o ente pubblico non rilevante ai fini del Sistema CPT). In altre parole, tale procedimento ha significato l'attribuzione della responsabilità dei pagamenti a questo soggetto, essendo esso stesso parte di un'amministrazione pubblica.

A questo punto, utilizzando come chiave di *merge* il codice fiscale del beneficiario, o in mancanza di questo, il codice fiscale del programmatore, si è proceduto ad associare ad ogni progetto individuato in OpenCoesione il rispettivo livello di governo a cui imputare i pagamenti.

Per quanto concerne le IPL e le IPN, in particolar modo, sono stati attribuiti come soggetti responsabili dei pagamenti gli enti programmatori; peraltro non essendo questa attribuzione un procedimento automatizzabile, ciò ha richiesto a più riprese una minuziosa quanto gravosa verifica manuale della corrispondenza, per ciascun progetto (o per gruppi di progetti), tra gli enti beneficiari presenti nel *dataset* OpenCoesione e quelli appartenenti all'universo dei CPT.

Quest'ultimo aspetto è dovuto a uno dei maggiori limiti della piattaforma di OpenCoesione, in particolare della mancata - o talora erronea<sup>52</sup> - compilazione delle informazioni sui codici fiscali, circostanza che dunque ha richiesto, dopo il lavoro di verifica, l'inserimento manuale dei codici fiscali mancanti al beneficiario o al

---

- *Attuatore*: il soggetto responsabile dell'attuazione del progetto. Nel caso dei Fondi Strutturali 2007-2013 corrisponde al cosiddetto "beneficiario" (art. 2 del [Regolamento CE n.1083/2006](#)) ossia il soggetto che percepisce il contributo finanziario. L'attuatore può a sua volta avvalersi di altri soggetti nella realizzazione del progetto, ma secondo i regolamenti del ciclo 2007-2013 questi non sono necessariamente tracciati nel sistema di monitoraggio.

- *Beneficiario*: è definito come un organismo pubblico o privato responsabile dell'avvio e/o dell'attuazione delle operazioni. Nel caso di progetti compresi in programmi finanziati con FEASR o FEAMP coincide con una persona fisica. Nel caso di progetti classificati come aiuti di Stato il beneficiario è il soggetto che riceve l'aiuto, e nel caso il progetto si configuri come uno strumento finanziario il beneficiario è l'organismo che attua lo strumento finanziario. Infine, nel caso dei Programmi di Cooperazione Territoriale Europea (CTE) possono esistere diversi beneficiari in considerazione del fatto che i progetti in tale ambito sono attuati da partenariati internazionali composti da più soggetti pubblici e/o privati.

- *Realizzatore*: è il soggetto che realizza effettivamente il progetto. Nel caso di opere e lavori pubblici coincide con la società titolare del contratto di appalto che esegue materialmente l'opera. Analogamente per un progetto di acquisto di beni o servizi, il realizzatore è individuabile nella società titolare del contratto di appalto chiamata a fornire i beni o ad erogare il servizio.

<sup>52</sup> L'assestamento dei dati dei progetti 2007-2013 prevede la correzione di alcune anomalie oggetto di specifiche segnalazioni alle Amministrazioni titolari, volte alla progressiva risoluzione di incoerenze riscontrate.

programmatore. Giova peraltro avvertire che rispetto ai due cicli di programmazione che costituiscono la serie storica delle elaborazioni i dati SMU provengono da due sistemi informativi distinti, sebbene ispirati ad un impianto unitario che si è evoluto in continuità rispetto alle principali variabili osservate. L'uniformità delle informazioni che confluiscono nella Banca Dati Unitaria (cui OpenCoesione direttamente attinge) è sì garantita dal Protocollo Unico di Colloquio e delle relative Tabelle di contesto che le Amministrazioni devono adottare per tutti i loro sistemi al fine di interfacciarsi con il Sistema Nazionale di Monitoraggio<sup>53</sup>, tuttavia tale circostanza ha comunque determinato alcuni problemi in termini di disponibilità di dettaglio nelle osservazioni (meno particolareggiate) relative al ciclo 2007-2013<sup>54</sup>.

Inoltre, vale la pena segnalare che è stato necessario condurre - sempre manualmente - un approfondimento sulla classificazione di alcune Imprese Pubbliche Nazionali, che in OpenCoesione presentavano una nomenclatura differente da quella dei CPT: ad esempio "Ferrovie dello Stato", "Trenitalia Divisione Cargo" e "Trenitalia", "Rete Ferroviaria Italiana" che nel sistema dei CPT sono tutte considerate attraverso il bilancio consolidato di "Ferrovie dello Stato"<sup>55</sup>.

È doveroso avvertire un ulteriore limite nell'utilizzazione del modello adottato nell'attribuzione dei pagamenti ai livelli di governo, che risiede nella possibilità che si presentino errori nell'attribuzione di pagamenti e trasferimenti per alcuni progetti, a causa, giova ribadirlo della mancanza di informazioni di dettaglio in OpenCoesione sui trasferimenti tra le diverse amministrazioni.

L'ultima operazione realizzata per completare la costruzione del *dataset* di riferimento per le elaborazioni effettuate, è stata quella di suddividere le spese in conto capitale e in conto corrente, attraverso la riconduzione al sistema di classificazione CUP, in base alle informazioni presenti in OpenCoesione volto ad individuare rispettivamente la natura e la tipologia dell'investimento.

Il primo ci restituisce la possibilità di individuare le spese volte all'acquisto di beni, alla realizzazione e l'acquisto di servizi, alla realizzazione di lavori pubblici (opere ed impiantistica), alla concessione di aiuti a unità produttive e a soggetti diversi da unità produttive, all'acquisto di partecipazioni azionarie e conferimenti di capitale<sup>56</sup>. Tutte le spese avente natura di intervento di "*realizzazione di opere pubbliche*" sono state associate alle spese in conto capitale, mentre quelle avente la natura di "*acquisto di servizi*", sono state riferite alla parte corrente.

### 3.4 LE SPESE DEL SETTORE "ALTRI TRASPORTI" E LE POLITICHE DI COESIONE

Prima di affrontare l'analisi delle spese aggiuntive in attuazione delle Politiche di Coesione in rapporto con la spesa nazionale totale, per il settore *Altri trasporti*, è stato necessario ricostruire il quadro finanziario delle prime durante i due cicli di programmazione: e cioè

<sup>53</sup> Dettagli e regole di applicazione sono raccolti in documenti costantemente aggiornati come Vademecum, glossari e circolari applicative.

<sup>54</sup> A partire dall'aggiornamento dei dati monitorati al 28/02/2019 sul portale OpenCoesione i Programmi Collegamento tangenziale Napoli, Piano sicurezza urbana Roma, Risorse FSC ai comuni, i cui progetti sono stati monitorati con il sistema informativo del ciclo 2014-2020, vengono correttamente riassociati al ciclo di programmazione 2007-2013.

<sup>55</sup> Soggetto denominato nell'universo CPT come "035" - cfr. TABELLA VII.1 ENTI DI PERTINENZA DEL NUCLEO CENTRALE E DEI NUCLEI REGIONALI NEL SISTEMA INFORMATIVO CPT in [Guida metodologica ai Conti Pubblici Territoriali Approfondimenti al Capitolo 7](#) pag.355.

<sup>56</sup> Sistema di classificazione dei progetti nel CUP, IGRUE, 2008.

misurare e rappresentare l'andamento delle spese suddivise per i fondi europei e nazionali di finanziamento, per gli ambiti tematici europei, per tipologia di programma (programmi operativi ed altri strumenti nazionali di attuazione) e per le regioni di livello NUTS 2<sup>57</sup>.

Per semplificare la comparazione dei dati durante gli anni finanziari della serie storica 2007-2020 che intercorrono tra i due *settenni* di programmazione, le ripartizioni territoriali sono state classificate in modo univoco con un criterio che permetta di mantenere costante la significatività dell'elaborazione:

- 1) Regioni ad obiettivo Convergenza: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia.
- 2) Regioni ad obiettivo Competitività: Tutte le altre

I due raggruppamenti adottati suddividono quindi le regioni in "*Obiettivo Convergenza*" ed "*Obiettivo Competitività*", così come previsto dall'adeguamento nazionale alle norme europee per il ciclo di programmazione 2007-2013. Al primo gruppo, oltre le regioni rientranti nell' "*Obiettivo Convergenza*", si aggiunge la regione Basilicata che per quel ciclo di programmazione godeva stato di *phasing-out*<sup>58</sup>. In riferimento al periodo di programmazione 2014-2020, il primo insieme adottato corrisponde a quello delle "*Regioni meno sviluppate*", mentre il secondo, quello delle regioni Obiettivo Competitività, raggruppa sia le "*Regioni in transizione*" sia le "*Regioni più sviluppate*".

I grafici riportati in Figura 3.1 e 3.2 indicano l'andamento delle spese nel settore degli *Altri Trasporti* a valere dei Fondi europei (FESR, FSE) e nazionali (FN), per ciascuna delle ripartizioni territoriali sopradescritte. Si segnala, per completezza di scenario, che per una questione di mera rappresentazione grafica, si è scelto di non riportare le risorse provenienti dal FEAMP<sup>59</sup>, le quali sono destinate al finanziamento esclusivo dei progetti che ricadono nell'ambito tematico "*Agenda digitale*".

---

<sup>57</sup> Com'è noto la ripartizione delle risorse europee per i cicli di programmazione, in particolare per quello 2014-2020, si è basata su tre categorie di regioni di livello NUTS 2:

- a) *regioni meno sviluppate*, il cui PIL pro-capite è inferiore al 75 % della media del PIL dell'UE-27;
- b) *regioni in transizione*, il cui PIL pro-capite è compreso tra il 75 % e il 90 % della media del PIL dell'UE-27;
- c) *regioni più sviluppate*, il cui PIL pro-capite è superiore al 90 % della media del PIL dell'UE-27.

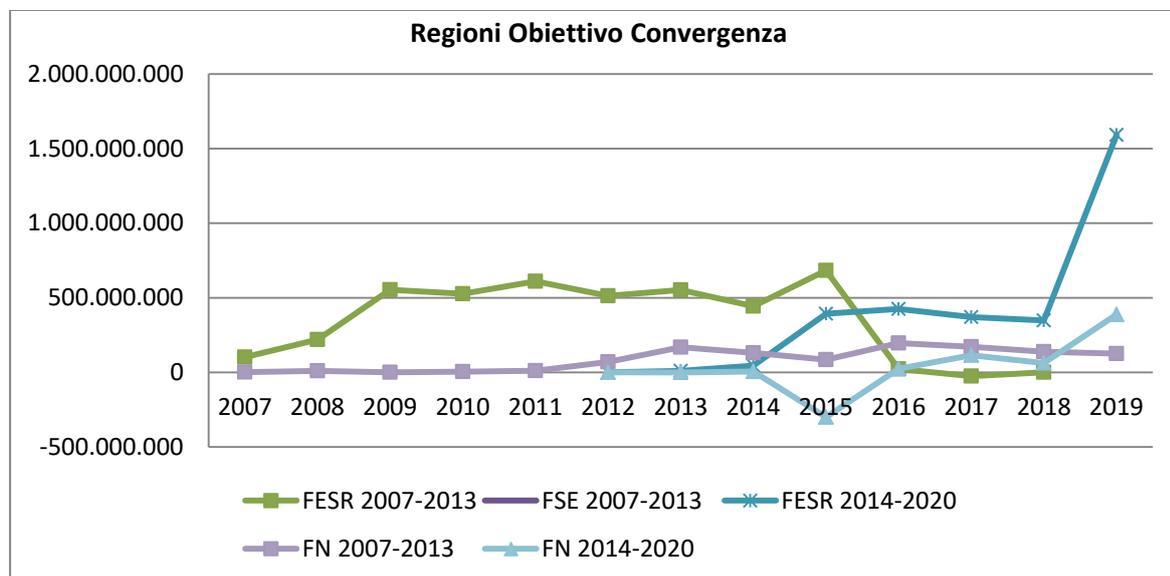
Rispettivamente, per il ciclo 2007-2013 con gli stessi criteri erano state assegnate le risorse tra le *regioni ad obiettivo Convergenza*, le *regioni ad obiettivo Competitività* e quelle a *obiettivo Cooperazione territoriale*.

<sup>58</sup> "Le regioni interessate dall'obiettivo "Convergenza", definite a livello NUTS II, coincidono solo in parte con le aree territoriali dell'Obiettivo 1 della precedente programmazione 2000-2006. Tali regioni ed i corrispondenti fondi comunitari che intervengono per finanziarne la politica di coesione sono individuati come segue:

- regioni con PIL pro capite, misurato in standard di poteri di acquisto sulla base di dati comunitari per il periodo 2000-2002, inferiore al 75% della media comunitaria dell'UE-25. Ad esse è destinato oltre il 70% delle risorse dell'obiettivo "Convergenza", finanziato dal FESR e dal FSE;
- regioni con PIL pro capite che supera il 75% della media comunitaria dell'UE-25, per "effetto statistico" a seguito dell'allargamento dell'Unione a dieci nuovi Stati (dal 1° maggio 2004). Per esse è previsto un sostegno transitorio, c.d. regime di "phasing-out", pari a quasi il 5% delle risorse, finanziate dal FESR e dal FSE, destinate al citato obiettivo;
- gli Stati membri con reddito nazionale lordo inferiore al 90% della media comunitaria, i cui interventi sono finanziati dal Fondo di coesione per oltre il 23% delle risorse previste per l'obiettivo in esame. Anche in questo caso è previsto un regime transitorio per gli effetti statistici sul reddito pro capite a seguito dell'allargamento (circa l'1,3% delle risorse complessive dell'obiettivo finanziate dal Fondo di coesione) Cfr. Dossier "[La politica di coesione - Il ciclo di programmazione 2007-2013](#)" Camera dei Deputati.

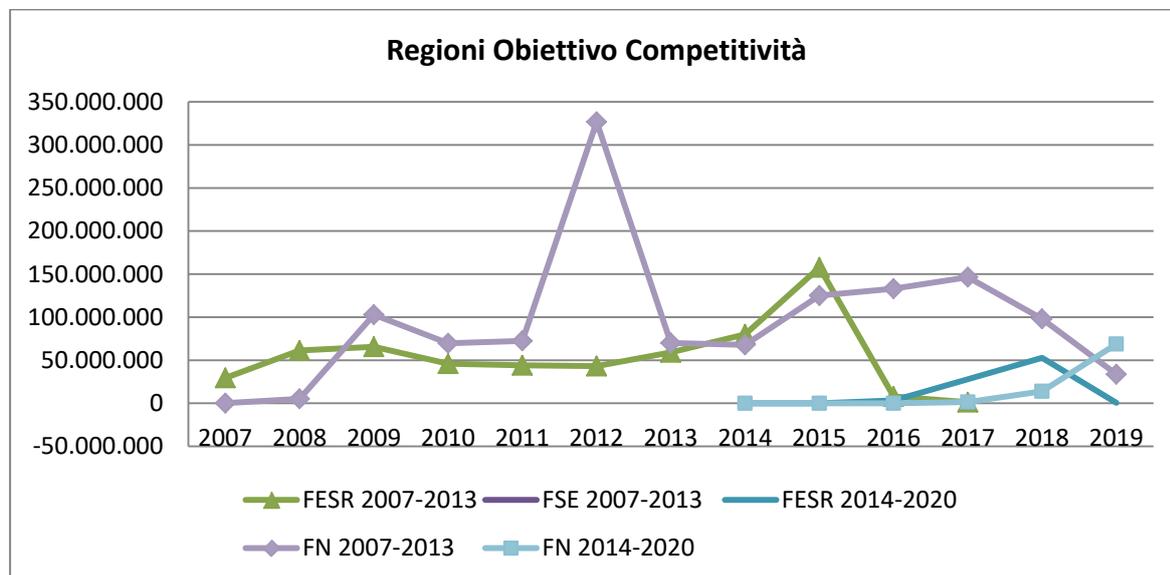
<sup>59</sup> Il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca è uno dei cinque fondi strutturali e di investimento europei (SIE) per il periodo 2014-2020 che sostiene i pescatori nella transizione verso una pesca sostenibile, aiuta le comunità costiere a diversificare le loro economie, finanzia i progetti che creano nuovi posti di lavoro e migliorano la qualità della vita nelle regioni costiere europee ed agevola l'accesso ai finanziamenti.

**Figura 3.1 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LE REGIONI OBIETTIVO CONVERGENZA. SUDDIVISIONE PER FONDO DI FINANZIAMENTO (EUROPEO E NAZIONALE) E PERIODO DI PROGRAMMAZIONE (VALORI IN MILIONI DI EURO)**



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

**Figura 3.2 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LE REGIONI OBIETTIVO COMPETITIVITÀ. SUDDIVISIONE PER FONDO DI FINANZIAMENTO E PERIODO DI PROGRAMMAZIONE (VALORI IN MILIONI DI EURO)**



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Come si evince dalla lettura dei grafici, l'impiego delle risorse a valere sul FESR ha assunto un andamento crescente durante il ciclo 2007-2013, registrando un picco nel 2015 per entrambi gli aggregati territoriali. Quest'anno finanziario ha rappresentato la scadenza ultima entro la quale potevano essere effettivamente attuati i pagamenti sostenuti dai beneficiari sui progetti e, pertanto, risulta comprensibile l'incremento della spesa registrata nella medesima data.

### Capitolo 3

Come è noto, secondo le regole di esecuzione del bilancio comunitario vigenti, l'attuazione del ciclo è proseguita nel biennio successivo alla fine della programmazione 2007-2013, secondo la cosiddetta "regola del  $n+2$ "<sup>60</sup>.

Tra gli effetti di quest'ultima, c'è anche quello di aver fissato il termine ultimo di ammissibilità della spesa rendicontabile alla Commissione per il ciclo 2007-2013 al 31 dicembre 2015 e dunque si giustifica la crescita dei pagamenti rendicontabili all'Unione Europea riscontrata nella serie storica ricostruite. Inoltre, per portare a termine i progetti che a tale data risultavano ancora non conclusi e in corso, è stato possibile utilizzare anche le risorse finanziarie del successivo ciclo 2014-2020, inglobando i progetti nella nuova programmazione. Quest'ultima ragione sembra spiegare l'incremento delle spese a valere del FESR 2014-2020, registrando un picco in entrambi i gruppi di regioni nel 2018, l'anno finanziario intermedio tra le due scadenze per il completamento effettivo dei progetti, il 31 marzo del 2017 e del 2019.

Secondo gli accordi di partenariato, la maggior parte delle risorse europee per le politiche di coesione sono impiegate attraverso le risorse del FESR, specie per le grandi opere infrastrutturali. Coerentemente con l'impianto di programmazione europea e nazionale, la spesa media annua per il settore degli Altri trasporti a valere del FESR è stata di circa 350 milioni di euro per il ciclo di programmazione 2007-2013 e di 390 milioni per il ciclo di programmazione seguente, diversamente i pagamenti a valere dei fondi FSE sono risultati esigui o pari a zero.

Le principali differenze tra le ripartizioni territoriali riguardano i fondi nazionali destinati alle politiche di coesione e che comprendono dunque le risorse del PAC e del FSC. L'impiego di queste ultime di fatto, nelle regioni a obiettivo Convergenza, ha registrato una contrazione nel 2015 durante il ciclo di programmazione 2014-2020 (cfr. *supra* Figura 3.1). Quest'ultimo dato ha indicato la particolare difficoltà delle amministrazioni regionali e locali nell'impiego delle risorse destinate allo sviluppo economico. Tuttavia, durante il medesimo ciclo di programmazione, anche l'aggregato delle regioni ad obiettivo Competitività non ha mantenuto la medesima performance di spesa rispetto al ciclo precedente, iniziando a registrare un andamento crescente solo a partire dal 2017 (cfr. *supra* Figura 3.2).

Queste ultime evidenze ci restituiscono un quadro sugli effetti derivanti dal ritardo della programmazione, nonché dell'avvio delle politiche di coesione del 2014-2020. A quest'ultimo aspetto si aggiunge, va rammentato, il carattere parziale delle informazioni disponibili sul ciclo di programmazione 2014-2020, essendo ancora in corso, e dunque le considerazioni che possono trarsi dalla presente analisi riguardano principalmente il confronto tra le due programmazioni nel corso dei rispettivi primi anni della loro attuazione. A tal proposito, è possibile affermare che nonostante il ritardo nell'avvio della programmazione 2014-2020, la quota percentuale delle risorse europee riferibili al medesimo ciclo ha registrato circa 1 punto in più rispetto al ciclo 2007-2013 al quarto

---

<sup>60</sup> Tra l'altro a seguito della chiusura amministrativo-contabile dei Programmi Operativi cofinanziati dai Fondi Strutturali Europei 2007-2013 i dati riferiti al ciclo di programmazione 2007-2013 pubblicati su OpenCoesione sono entrati in una fase di progressivo assestamento. Essa riguarda sia l'insieme di progetti che il loro relativo piano finanziario, ed è tesa a garantire piena convergenza tra il totale dell'attuazione dei progetti e la dotazione finanziaria di ciascun Programma. L'effetto di tale assestamento può comportare la suddivisione di alcuni progetti su due periodi di programmazione ("*progetti a cavallo*") o la disattivazione nel monitoraggio da parte delle Autorità di Gestione di progetti non più imputabili agli stessi Programmi con contestuale attivazione in altri contenitori programmatici e relativa copertura finanziaria da parte di altre fonti. cfr. [Nota RGS-IGRUE n. 61216 del 31 marzo 2017](#)

anno dall'avvio della programmazione e una quota del 50,46% a fronte dell'4,36% nel 2018 (cfr. *infra* Tabella 3.5).

**Tabella 3.5 DETTAGLIO DELLA COMPETENZA SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI (VALORI IN MILIONI DI EURO)**

	Ciclo di programmazione 2007-2013					Ciclo di programmazione 2014-2020				
	Totale spese	Pagamenti rendicontabili UE	Cofinanziamento nazionale	Pagamenti per programmi nazionali	Quota UE	Totale spese	Pagamenti rendicontabili UE	Cofinanziamento nazionale	Pagamenti per programmi nazionali	Quota UE
<b>2007</b>	132,46	70,67	14,82	46,97	53,35%					
<b>2008</b>	293,98	164,56	45,97	83,46	55,98%					
<b>2009</b>	722,99	329,75	134,74	258,50	45,61%					
<b>2010</b>	648,46	260,93	69,25	318,28	40,24%					
<b>2011</b>	739,85	314,21	71,30	354,34	42,47%					
<b>2012</b>	973,44	301,12	69,13	603,19	30,93%					
<b>2013</b>	854,76	299,99	76,82	477,96	35,10%					
<b>2014</b>	734,04	286,51	83,84	363,69	39,03%	10,28	0,10	0,07	10,12	0,96%
<b>2015</b>	1.060,48	494,38	152,76	413,34	46,62%	45,18	2,55	1,44	41,19	5,65%
<b>2016</b>	359,68	21,01	4,34	334,33	5,84%	396,02	146,08	49,77	200,17	36,89%
<b>2017</b>	303,29	8,48	6,65	288,16	2,79%	457,32	189,19	65,17	202,89	41,37%
<b>2018</b>	247,21	10,78	0,02	236,41	4,36%	449,82	226,96	88,76	133,60	50,46%
<b>2019</b>	220,70	24,20	-	196,50	10,96%	456,54	146,38	41,23	268,87	32,06%

Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Nella sintesi qui sopra riportata vengono indicati i contributi, per entrambi i cicli di programmazione oggetto di analisi, delle spese effettuate nel settore *Altri trasporti* in attuazione delle Politiche di Coesione, suddivise per competenza europea e nazionale. (per il settore Viabilità cfr. Tabella 3.5).

La quota percentuale media dei pagamenti provenienti da fonti di finanziamento europee risulta maggiore per l'intero ciclo di programmazione 2007-2013, e si attesta circa al 32% contro il 28% per il ciclo successivo, tuttavia durante il ciclo di programmazione 2007-2013 si nota una riduzione della spesa rendicontabile dell'Unione Europea, probabilmente a seguito della riduzione della spesa nazionale nei medesimi anni (nel 2018 e nel 2019). Inoltre, nel biennio 2017-2018, per il ciclo 2014-2020 si è riscontrato un incremento ingente della quota di cofinanziamento nazionale rispetto agli anni precedenti e, nel corso del 2019, risultano maggiori le spese per i programmi nazionali.

Come è già stato segnalato precedentemente, le risorse aggiuntive della coesione territoriale ricostruite durante le elaborazioni condotte comprendono anche i progetti afferenti ad altri ambiti tematici della programmazione europea. Dalla seguente sintesi (cfr. *infra* Tabella 3.6), che riporta la distribuzione percentuale delle spese aggiuntive comunitarie nel settore degli *Altri trasporti* (in particolare del fondo FESR e FSE) sul totale delle risorse europee, si nota che le maggiori risorse destinate agli *Altri trasporti*, per entrambi i cicli di

### Capitolo 3

programmazione, sono state quelle provenienti dai Fondi FESR per gli ambiti tematici "Ambiente e prevenzione dei rischi", ma anche il "Rinnovamento urbano e rurale".

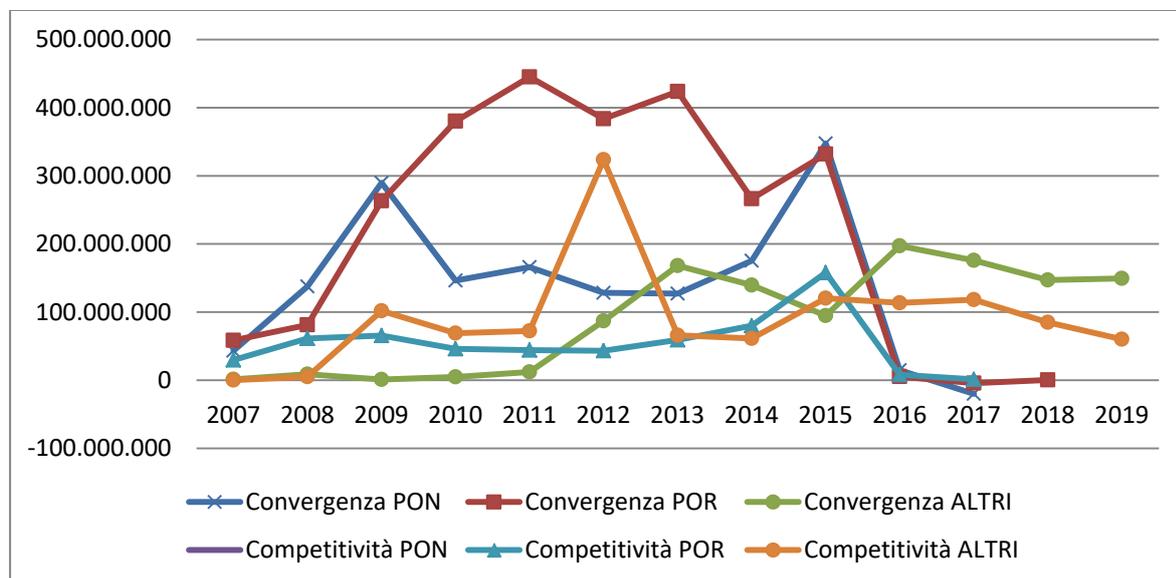
**Tabella 3.6 QUOTA DEI FONDI FESR E FSE A VALERE DEI FONDI COMUNITARI NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER I TEMI PRIORITARI**

Temî prioritari UE	Ciclo 2007-2013	Temî prioritari UE	Ciclo 2014-2020
Agenda digitale		Agenda digitale	
FESR	0,01	FESR	0,00
Ambiente e prevenzione dei rischi		Ambiente e prevenzione dei rischi	
FESR	0,02	FESR	0,01
Attrazione culturale, naturale e turistica		Attrazione culturale, naturale e turistica	
FESR	0,01	FESR	0,00
Competitività per le imprese		Competitività per le imprese	
FESR	0,00	FESR	0,00
Energia e efficienza energetica		Energia e efficienza energetica	
FESR	0,00	FESR	0,00
Inclusione sociale		Inclusione sociale	
FESR	0,00	FESR	0,00
FSE	0,00	Rafforzamento capacità della PA	
Istruzione		FESR	0,00
FESR	0,00	Ricerca e innovazione	
FSE	0,00	FESR	0,00
Occupazione e mobilità dei lavoratori		Trasporti e infrastrutture a rete	
FESR	0,00	FESR	0,98
Ricerca e innovazione			
FESR	0,00		
Rinnovamento urbano e rurale			
FESR	0,02		
Trasporti e infrastrutture a rete			
FESR	0,95		

Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

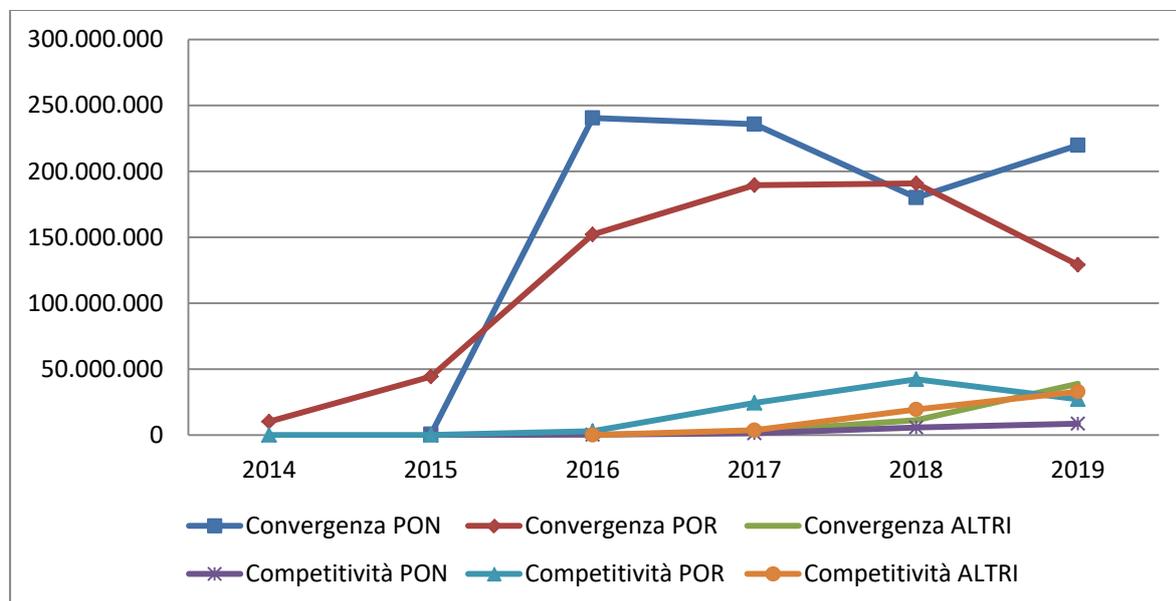
I grafici riprodotti nelle figure 3.3 e 3.4 indicano, rispettivamente per i due cicli di programmazione, le spese per il settore "Altri trasporti", suddivise per la programmazione nazionale ossia i Programmi Operativi Regionali (POR), Nazionali (PON) e le restanti risorse provenienti dagli altri strumenti nazionali di programmazione.

**Figura 3.3 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LA PROGRAMMAZIONE 2007-2013 SUDDIVISE PER PROGRAMMA E PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE. (VALORI IN MILIONI DI EURO).**



Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

**Figura 3.4 SPESE PER LA POLITICA DI COESIONE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020 SUDDIVISE PER PROGRAMMA E PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE. (VALORI IN MILIONI DI EURO).**



Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

La spesa per le politiche di coesione nelle regioni della Competitività ha assunto un andamento altalenante per quelle riferite ai POR e crescente per quelle dei PON, con un picco nel 2015 (cfr. supra Figura 3.3). Le regioni afferenti alla seconda ripartizione non hanno registrato spese a valere dei Programmi Operativi, bensì degli altri piani nazionali (PAC, POC, Patti regionali etc.).

### Capitolo 3

Diversamente, durante il ciclo di programmazione 2014-2020 (*cf. infra* Figura 3.4) entrambe le ripartizioni territoriali hanno registrato un ammontare della spesa prevalente a favore dei Programmi Operativi, in particolare dei POR e dei PON per le regioni della Convergenza e dei POR per le regioni della Competitività.

#### 3.5 IL CONFRONTO TRA LE RISORSE AGGIUNTIVE DELLE POLITICHE DI COESIONE E LE RISORSE ODINARIE

Attraverso la costruzione del *dataset* sulle Politiche di Coesione nel settore della *Altri Trasporti* sulla base dei criteri e parametri sinora descritti, che hanno permesso una omogeneizzazione dell'universo di riferimento di OpenCoesione e dei Conti Pubblici Territoriali, è stato finalmente possibile effettuare un confronto tra le spese della Politica di Coesione, di competenza europea e nazionale, sul totale della spesa nazionale. Questo esame è stato condotto per le aree territoriali sinora trattate (le regioni della "Convergenza" e della "Competitività") e per gli anni finanziari in cui sono effettuati i pagamenti per i progetti attivati (2007-2020).

Si ricorda che attraverso la variabile OpenCoesione

`"oc_cod_ciclo"`

è possibile ricondurre i flussi finanziari delle politiche di coesione al rispettivo ciclo di programmazione, tuttavia al fine di confrontare i dati ottenuti con i flussi finanziari dei CPT, è stato necessario ricostruire la variabile

`OC "tot_pagamenti"`

per il totale di ciascun anno finanziario, dato che in OpenCoesione è riferita alla data a cui è attribuito il valore dei pagamenti di ciascun progetto in forma disaggregata<sup>61</sup>.

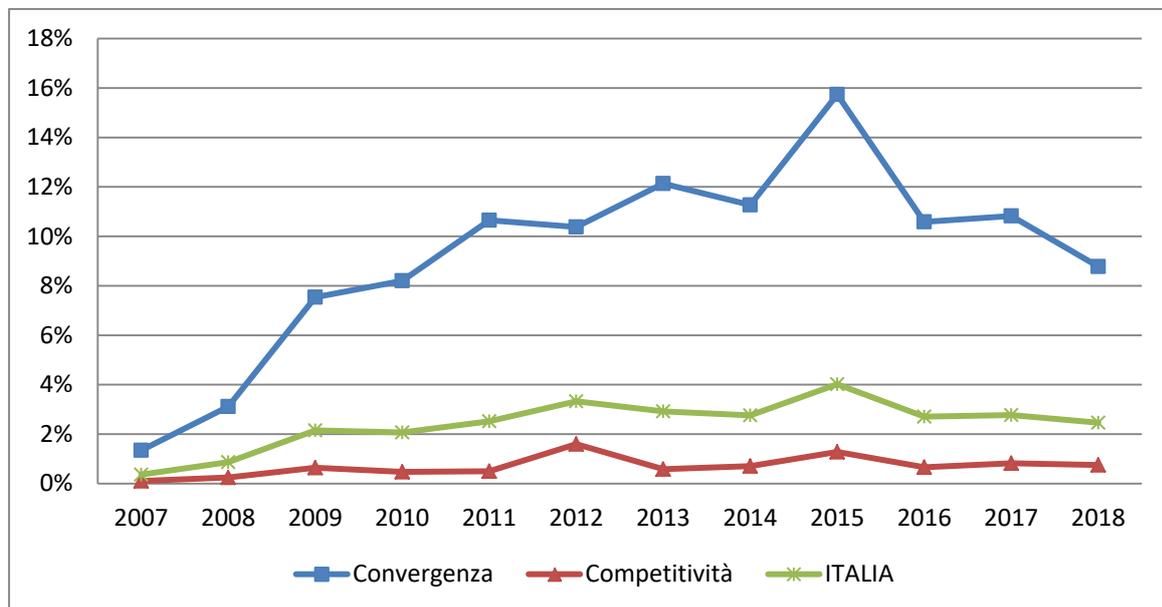
Si rileva, inoltre, che il minimo delle quote finanziarie aggiuntive nei primi anni della analisi condotta fanno riferimento alle risorse della sola programmazione 2007-2013, poiché sfortunatamente nel *dataset* di OpenCoesione non sono presenti le voci finanziarie riferite al ciclo di programmazione precedente (2000-2006).

La Figura 3.5 rappresenta la quota percentuale delle spese aggiuntive, provenienti dai fondi strutturali e straordinari nazionali sul totale delle spese nazionali, nel settore degli *Altri Trasporti* per il livello territoriale nazionale e per le ripartizioni sin ora analizzate (le regioni dell'obiettivo *Convergenza* e *Competitività*).

---

<sup>61</sup> Disaggregata per i pagamenti trimestrali di ciascun progetto.

**Figura 3.5 PESO DELLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE**



Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

È evidente che per entrambi i periodi della serie storica considerata, la quota percentuale delle spese straordinarie nel settore degli Altri Trasporti è risultata maggiore nelle regioni dell'Obiettivo Convergenza. Per queste ultime la media percentuale delle spese aggiuntive si è attestata circa al 10%. La percentuale media della spesa aggiuntiva in Italia è risultata al 3%.

In particolare, a livello regionale, come si nota in Tabella 3.7, le regioni che hanno registrato un peso percentuale maggiore della spesa sono la Calabria e la Puglia, con un picco di circa il 25% nel 2015 (per il settore Viabilità cfr. Tabella 3.6).

### Capitolo 3

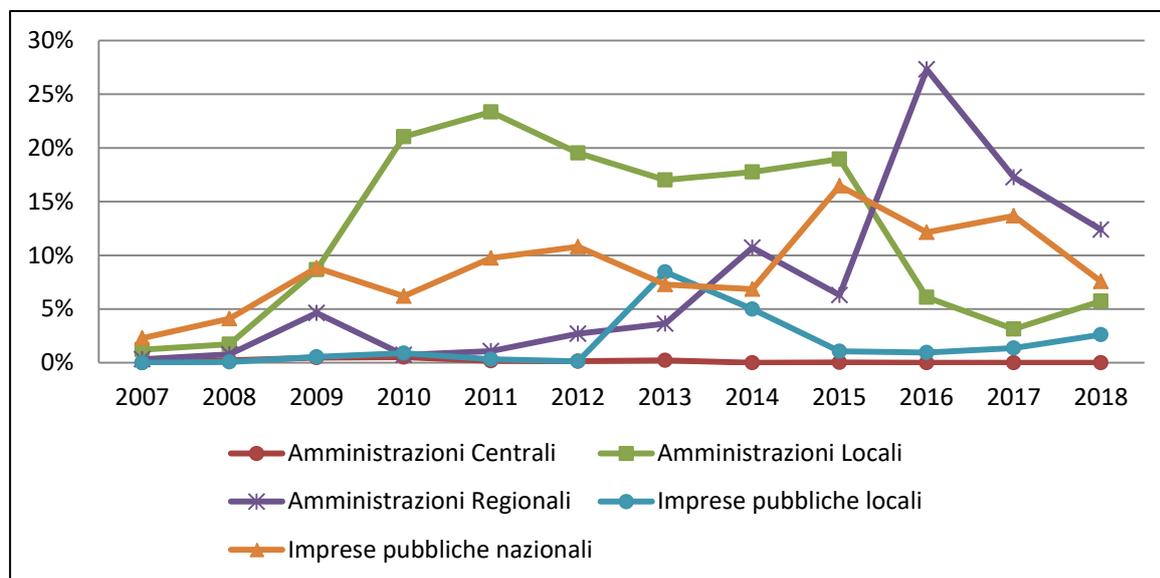
**Tabella 3.7 PESO DELLE POLITICHE DI COESIONE TERRITORIALE NAZIONALI E COMUNITARIE SUL TOTALE DELLE SPESE PER OGNI REGIONE ITALIANA**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ABRUZZO	0,00%	0,95%	0,96%	0,52%	0,84%	0,04%	1,43%	1,90%	2,73%	5,94%	7,52%	5,05%
BASILICATA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,84%	1,08%	9,63%	10,65%	8,19%	3,33%	6,59%	6,37%
CALABRIA	4,07%	3,07%	7,33%	5,23%	4,48%	3,40%	5,00%	9,83%	24,60%	11,77%	14,23%	11,63%
CAMPANIA	0,25%	0,84%	2,81%	7,42%	9,13%	10,31%	13,79%	11,75%	9,63%	8,06%	7,46%	8,92%
EMILIA- ROMAGNA	0,00%	0,00%	0,05%	0,00%	1,07%	1,04%	1,33%	0,50%	0,62%	0,19%	0,30%	0,38%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,80%	3,23%	0,12%	0,28%	2,59%	1,19%	1,54%	0,84%
LAZIO	0,02%	0,08%	0,07%	0,17%	0,09%	0,05%	0,16%	0,14%	0,51%	0,01%	0,51%	0,02%
LIGURIA	0,01%	0,02%	0,03%	0,77%	1,51%	0,80%	1,51%	0,50%	1,06%	1,16%	0,55%	0,16%
LOMBARDIA	0,00%	0,00%	1,70%	0,76%	0,00%	4,27%	0,31%	0,82%	0,81%	0,10%	0,01%	0,25%
MARCHE	0,07%	0,09%	2,35%	0,43%	2,87%	2,79%	3,26%	3,48%	0,84%	0,66%	0,00%	0,94%
MOLISE	0,14%	0,26%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,25%	3,18%	6,16%
PIEMONTE	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,02%	0,09%	0,09%	0,17%	1,12%	0,47%	0,69%	1,58%
PUGLIA	0,76%	4,94%	18,22%	8,75%	8,46%	14,14%	12,66%	17,73%	24,90%	10,23%	9,00%	13,74%
SARDEGNA	0,01%	1,00%	0,21%	1,19%	1,30%	3,05%	3,55%	2,69%	3,57%	2,94%	3,66%	2,28%
SICILIA	2,60%	6,68%	9,40%	12,21%	20,20%	12,72%	12,90%	6,60%	14,32%	14,99%	16,28%	3,49%
TOSCANA	1,12%	1,86%	1,66%	1,39%	1,13%	0,17%	0,18%	1,02%	4,59%	0,99%	0,08%	0,30%
TRENTINO-ALTO ADIGE	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,26%	0,26%	0,56%	0,58%	0,08%	-0,02%	0,02%	0,09%
UMBRIA	0,00%	0,01%	0,70%	1,87%	4,05%	2,07%	0,64%	1,57%	1,42%	2,58%	0,82%	0,67%
VALLE D'AOSTA	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,17%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	11,33%	16,87%	5,56%
VENETO	0,00%	0,00%	0,30%	0,11%	0,27%	0,51%	0,56%	0,46%	1,00%	0,43%	1,88%	1,78%

Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

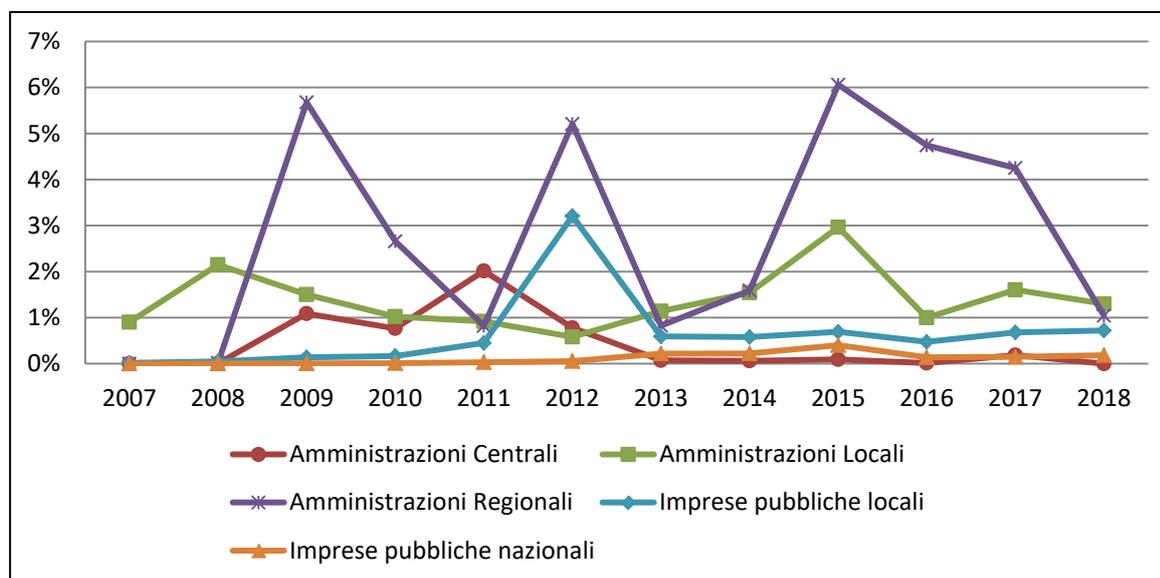
Per quanto concerne i risultati del medesimo indicatore per i livelli di governo competenti, le evidenze mostrano che sono le amministrazioni regionali quelle che hanno registrato i picchi positivi più elevati nelle spese aggiuntive, tra il 2016 e il 2018 (figure 3.6 e 3.7) per le regioni Convergenza e tra il 2014 e il 2018 per le regioni Competitività. entrambi i livelli territoriali. Diversamente, nei primi anni della serie storica ricostruita ed elaborata, sono state le amministrazioni locali a registrare le percentuali più elevate e, peraltro, solo per le regioni rientranti nell'obiettivo della Convergenza (Figura 3.6).

**Figura 3.6 PESO DELLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LE REGIONI CONVERGENZA. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO**



Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

**Figura 3.7 PESO DELLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LE REGIONI COMPETITIVITÀ. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO**



Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

Può di certo aggiungersi a quest'ultima osservazione il dettaglio della categoria di spesa delle politiche di coesione attuata dalle amministrazioni locali per l'intero periodo 2007-2018, potendo affermare che la percentuale delle spese per il settore degli *Altri trasporti* è stata sostenuta prevalentemente in conto capitale.

Questo ultimo dato è per certi versi comprensibile considerando che la natura degli investimenti nel comparto dei Trasporti tramite i fondi europei e nazionali è destinata prevalentemente alle infrastrutture di trasporto. Queste ultime, infatti, per entrambi i cicli

### Capitolo 3

di programmazione costituiscono il 95% delle risorse destinate al settore economico dei trasporti, mentre l'acquisto di beni e servizi costituiscono solo il 5% delle risorse totali<sup>62</sup>. Il dettaglio sui flussi di pagamento delle politiche di coesione, in conto corrente e in conto capitale, è illustrato nelle tabelle che seguono (Tabelle 3.8 e 3.9) per livello giuridico e per ciascuna regione. (per il settore Viabilità cfr. Tabella 3.7 e 3.8).

**Tabella 3.8 PESO DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SULLE SPESE NAZIONALI IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO. CONFRONTO SUL TOTALE DEI PAGAMENTI EFFETTUATI NEL PERIODO 2007-2018**

Spese in conto capitale	Amministrazioni Centrali	Amministrazioni Locali	Amministrazioni Regionali	Imprese pubbliche e locali	Imprese pubbliche nazionali
ABRUZZO	0,39%	57,24%	1,69%	5,27%	0,89%
BASILICATA	-	48,93%	0,46%	100,00%	-
CALABRIA	0,99%	22,85%	17,99%	3,34%	14,32%
CAMPANIA	-	24,53%	0,20%	0,54%	10,85%
EMILIA-ROMAGNA	-	0,76%	-	0,28%	-
FRIULI-VENEZIA GIULIA	-	0,68%	0,75%	1,36%	-
LAZIO	0,04%	0,14%	-	-	0,19%
LIGURIA	-	2,89%	3,50%	0,66%	0,05%
LOMBARDIA	-	1,70%	11,75%	0,31%	0,10%
MARCHE	3,53%	5,27%	6,31%	0,94%	0,32%
MOLISE	-	17,01%	-	-	1,61%
PIEMONTE	-	1,23%	-	1,67%	-
PUGLIA	-	21,25%	6,01%	6,62%	17,02%
SARDEGNA	-	8,19%	1,84%	7,53%	1,64%
SICILIA	0,39%	28,39%	5,87%	-	23,35%
TOSCANA	-	22,96%	-	0,03%	0,09%
TRENTINO-ALTO ADIGE	-	12,18%	0,03%	0,02%	-
UMBRIA	12,60%	13,53%	29,32%	-	-
VALLE D'AOSTA	-	17,73%	0,16%	-	-
VENETO	-	3,75%	2,49%	0,58%	-

Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

<sup>62</sup>[https://opencoesione.gov.it/it/progetti/?q=&selected\\_facets=is\\_publicato:true&selected\\_facets=tema&selected\\_facets=tema:07](https://opencoesione.gov.it/it/progetti/?q=&selected_facets=is_publicato:true&selected_facets=tema&selected_facets=tema:07)

**Tabella 3.9 PESO DELLE SPESE IN CONTO CORRENTE DERIVANTI DALLA POLITICA DI COESIONE SULLE SPESE NAZIONALI IN CONTO CORRENTE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI. DETTAGLIO PER LIVELLO DI GOVERNO. CONFRONTO SUL TOTALE DEI PAGAMENTI EFFETTUATI NEL PERIODO 2007-2018**

Spese in conto corrente	Amministrazioni Centrali	Amministrazioni Locali	Amministrazioni Regionali	Imprese pubbliche locali	Imprese pubbliche nazionali
ABRUZZO	-	2,36%	0,00%	0,24%	-
BASILICATA	-	0,02%	1,82%	-	-
CALABRIA	0,32%	2,91%	0,03%	1,17%	0,04%
CAMPANIA	-	0,34%	6,77%	1,40%	0,07%
EMILIA- ROMAGNA	-	0,19%	0,29%	0,66%	-
FRIULI-VENEZIA GIULIA	-	0,01%	39,47%	0,00%	-
LAZIO	-	0,02%	8,34%	0,07%	-
LIGURIA	-	0,06%	0,77%	0,42%	-
LOMBARDIA	-	0,25%	2,44%	0,63%	-
MARCHE	-	0,07%	2,04%	0,92%	-
MOLISE	-	-	-	-	-
PIEMONTE	-	0,02%	-	0,16%	-
PUGLIA	-	0,02%	1,40%	1,17%	0,53%
SARDEGNA	-	0,03%	1,88%	0,54%	0,00%
SICILIA	-	0,99%	11,54%	0,28%	0,07%
TOSCANA	-	0,43%	1,54%	0,11%	-
TRENTINO-ALTO ADIGE	-	0,05%	-	-	-
UMBRIA	-	0,02%	0,05%	-	-
VALLE D'AOSTA	-	-	10,62%	-	-
VENETO	-	0,45%	7,47%	0,22%	-

Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione

Infine, la Tabella 3.10, che indica la variazione percentuale media della spesa totale nel settore *Altri Trasporti*, riportando sia le risorse totali destinate alla coesione sia le risorse ordinarie, affianca una chiave di lettura proveniente dall'indagine condotta alla dinamica dei flussi di pagamento aggiuntivi e quelli ordinari.

In particolare, si indica una differenza tra i due periodi presi in considerazione: il tasso medio annuo di crescita della spesa totale aggiuntiva, durante gli anni finanziari 2007-2012, risulta maggiore nelle regioni della Competitività, tuttavia le stesse regioni, durante il periodo successivo, hanno registrato una riduzione media annua delle spese aggiuntive per le politiche di coesione (Tabella 3.10) nel settore *Altri trasporti*. (per -settore Viabilità cfr. Tabella 3.9)

### Capitolo 3

**Tabella 3.10 TASSI MEDI ANNUI DI CRESCITA DELLA SPESA TOTALE PER IL SETTORE ALTRI TRASPORTI. RISORSE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE TOTALI**

TIPOLOGIE DI RISORSE	Ripartizione regioni	2007-2012	2012-2015
RISORSE PER LA COESIONE	Regioni Convergenza	49,01%	3,81%
	Regioni Competitività	67,44%	-3,24%
RISORSE ORDINARIE	Regioni Convergenza	-4,03%	0,28%
	Regioni Competitività	-3,52%	-1,38%

*Fonte: elaborazione propria su OpenCoesione*

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI NELLA REGIONE BASILICATA

### ABSTRACT

Il focus ha l'obiettivo di misurare i livelli di spesa ordinaria e delle politiche di coesione europea nel settore della viabilità e dei trasporti per i comuni della Basilicata considerando la loro classificazione come aree interne. Il lavoro propone alcune elaborazioni basate su dati di fonte Conti Pubblici Territoriali (CPT) e di fonte OpenCoesione (OC).

La classificazione dettata dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) risulta molto utile nello studio del caso Basilicata in quanto la stragrande maggioranza dei comuni lucani presenta un alto grado di perifericità. Le analisi sono state condotte utilizzando i livelli di spesa pro capite e seguendo due classificazioni: i) aggregazione dei comuni sulla base del loro grado di perifericità, ovvero di distanza fisica da servizi essenziali quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie, che distingue tra comuni Polo, Cintura, Periferico e Ultra-periferico; ii) distinzione tra comuni facenti parte delle Aree Interne selezionate per la sperimentazione SNAI in Basilicata (Alto Bradano, Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana) e il resto dei comuni lucani.

Tali aggregati vengono inizialmente studiate rispetto ad alcuni indicatori che riescono a fornire un quadro più completo sulle condizioni socio-economiche delle aree in questione; nello specifico, si considera la variazione della popolazione tra il 2012 e il 2020, la densità abitativa, i livelli di altitudine dei comuni, lo scostamento del reddito dei comuni della Basilicata dal reddito medio, il disagio sociale e il rischio sismico.

Per quanto concerne la spesa, invece, l'utilizzo "integrato" dei dati di fonte CPT e OC ha implicato un lavoro preliminare che è stato eseguito al fine di uniformare le informazioni delle due banche dati. Differentemente dai dati di fonte CPT, le cui osservazioni sono i comuni e i livelli di spesa ordinaria che ciascuno di questi riceve, i dati di fonte OC raccolgono l'insieme dei progetti che vengono presentati all'Unione Europea e che ricevono dalla stessa dei finanziamenti. Sono stati dunque eliminati 85 progetti presentati da gruppi di comuni che sarebbe stato impossibile assegnare ad una specifica area interna e sommati i finanziamenti dei progetti presentati dagli stessi comuni. Questo lavoro preliminare consente di avere a disposizione gli andamenti della spesa per le politiche di coesione finanziati dai diversi fondi comunitari, FESR e FSC, e quella per programmi nazionali.

Ciò che emerge dall'analisi evidenzia l'utilità dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, come strumento utile per lo studio dell'evoluzione delle dinamiche di spesa dei comuni, con riferimento particolare alle aree interne. Tale utilità sarà rafforzata in futuro nell'ottica di valutare le strategie messe a punto dalle Aree individuate nella sperimentazione, tanto più se si considera che solo due Aree Interne lucane su quattro hanno siglato in tempi recenti Accordi di Programma Quadro.

Il focus inoltre propone una riflessione sull'adeguatezza degli indicatori di perifericità così come attualmente costruiti nel delineare un profilo dei comuni italiani, le cui informazioni andrebbero forse integrate con altri elementi capaci di dare un quadro più completo della reale (e non solo fisica) distanza dai centri del paese, in particolare considerando le differenze esistenti tra macroregioni italiane.

## INTRODUZIONE

Il presente elaborato intende approfondire l'indagine del settore viabilità e trasporti nella regione Basilicata considerando la classificazione dei comuni come aree interne. Queste ultime corrispondono a "quella parte maggioritaria del territorio italiano caratterizzata dalla significativa distanza dai centri di offerta di servizi essenziali" (Accordo di Partenariato 2014-2020).

La Strategia delle Aree Interne (SNAI) è stata elaborata a partire dal 2012 in risposta ai Regolamenti europei per la programmazione 2014/2020 focalizzati sulle sfide territoriali dell'Unione europea; a tal fine è stata inserita nell'Accordo di partenariato presentato alla Commissione europea. Le aree interne definiscono una carenza territoriale rispetto ad alcuni servizi essenziali individuati come precondizioni per lo sviluppo locale e come elementi fondanti del diritto di cittadinanza. Tali servizi essenziali comprendono la salute, l'istruzione e la mobilità.

Questa classificazione risulta essere uno strumento utile per analizzare il settore viabilità e altri trasporti in Basilicata per due ragioni principali. In primis, il fatto che il servizio ferroviario venga inserito tra le caratteristiche atte a definire le aree interne alla stregua di scuole e ospedali, costituisce un dato della rilevanza che viene attribuita al settore della mobilità nella vita dei cittadini. Inoltre, come verrà approfondito nei seguenti paragrafi, la regione Basilicata è composta da una quota percentuale molto alta di comuni caratterizzati da un alto grado di perifericità.

Le dinamiche delle variabili di contesto e di spesa individuate vengono osservate nei comuni della Basilicata rispetto al loro grado di perifericità e rispetto agli aggregati di Aree Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI.

L'obiettivo dell'elaborato non è quello di valutare la Strategia delle Aree Interne bensì di indagare le relazioni esistenti tra la spesa nel settore viabilità e trasporti e le caratteristiche in termini di perifericità dei comuni della Basilicata che, come già richiamato, rappresenta un territorio fortemente caratterizzato dal fenomeno perifericità.

Nella prima parte del focus viene brevemente presentata la Strategia delle Aree Interne, senza entrare nel dettaglio degli interventi previsti, piuttosto illustrando il criterio di divisione territoriale per grado di perifericità e le Aree Interne di sperimentazione individuate nella regione. Successivamente, viene illustrata una analisi di contesto della regione Basilicata e una indagine delle dinamiche di spesa nel settore viabilità e altri trasporti.

### F.1 BREVI CENNI ALLA STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE

Le aree interne costituiscono il fulcro di una politica nazionale a forte valenza locale elaborata a partire dal carattere policentrico del territorio italiano. Nel secondo dopoguerra, infatti, la crescita economica che ha interessato la penisola ha registrato una "diffusione polarizzata": nonostante abbia riguardato l'intero territorio nazionale, si è concentrata su una serie di centri e sistemi urbani a fronte di un numero molto elevato di sistemi locali che hanno subito un processo di decrescita sia economica che demografica.

La geografia dello sviluppo economico in Italia si è andata delineando sempre più chiaramente come agglomerato di territori a diverse "velocità". Tale differenza ha caratterizzato non solo le più note dinamiche di sviluppo tra regioni del nord, del centro e del sud ma anche quelle relative a centri urbani e aree periferiche, contraddistinte da

performance molto distanti. Sebbene in un primo momento le strategie nazionali di sviluppo abbiano tenuto principalmente conto dello sviluppo macro-regionale, insistendo sulla direttrice nord-sud, negli ultimi anni si è consolidata l'idea che i piani basati sulle esigenze dei sistemi locali risultino più adatti alle peculiarità del caso italiano.

In questa prospettiva, una nuova attenzione viene posta alle aree interne che vanno a formare l'oggetto di una politica di sviluppo locale finanziata con i fondi della politica di coesione. L'espressione "aree interne" non definisce territori con caratteristiche univoche, viste le peculiarità di ciascun sistema locale, ma individua alcune dimensioni, tra loro interconnesse, che a vario titolo interessano una costellazione variegata di comuni.

In primo luogo, in riferimento alle aree interne italiane, emerge la dimensione di sotto-utilizzazione del *capitale territoriale*, dovuta a processi di crisi economica che ha portato ad alti tassi di emigrazione della popolazione e, in alcuni casi, allo spopolamento dell'area. Il capitale territoriale definisce un insieme ampio che include i sistemi agro-forestali, il capitale storico artistico e le conoscenze tradizionali dei territori.

In secondo luogo, le aree interne sono spesso state oggetto di processi di sfruttamento del territorio secondo modalità che hanno generato ingenti costi sociali. Trattasi dei casi diffusi di dissesto idrogeologico, perdita di diversità biologica, degrado dei paesaggi.

In ultimo, la terza dimensione che si vuole sottolineare è legata al concetto di *cittadinanza limitata*, che indica la carenza dei servizi essenziali alla vita nella società contemporanea, in particolare: istruzione, sanità, mobilità e possibilità di accesso a internet. La carenza di questi servizi essenziali, sommata alla scarsità di opportunità lavorative, costituisce un fattore determinante nella scelta di emigrare e, dunque, del problema dello spopolamento che interessa una parte consistente delle aree interne. Rinforzare l'offerta di tali servizi serve a bloccare l'emigrazione della popolazione e ad attrarre nuovi residenti in modo tale da innescare processi di crescita e invertire le tendenze demografiche (Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e *governance* - Documenti UVAL).

#### Individuazione e mappatura delle aree interne

Sanità, istruzione/formazione professionale e mobilità, in quanto servizi essenziali per la definizione di cittadinanza, costituiscono le precondizioni per lo sviluppo locale e sono centrali nella definizione del criterio di mappatura delle aree interne. Esso parte da due considerazioni principali: i. sul territorio italiano sono disseminati una serie di centri urbani che, in virtù dei servizi offerti, fungono da attrattori rispetto ad altri periferici; ii. la presenza dei servizi essenziali e, di conseguenza, la vicinanza ai centri attrattori che li offrono determina effetti positivi sulla qualità della vita delle persone. Cionondimeno, le relazioni che legano centro-periferia cambiano a seconda dei territori.

Le aree interne, in termini generici, vengono dunque individuate sulla base della distanza fisica dai "centri di offerta dei servizi essenziali" (Poli), attraverso una classificazione che considera il proprio indice di perifericità. I centri di servizi sono quei comuni o aggregazioni di comuni che sono in grado di offrire contemporaneamente: i. almeno un

## Focus

ospedale DEA di I livello<sup>63</sup>, ii. tutta l'offerta scolastica secondaria, iii. almeno una stazione ferroviaria di grado *Silver*<sup>64</sup> (Accordo di Partenariato).

Il grado di perifericità degli altri centri viene calcolato in base alla distanza fisica, calcolata come tempo di percorrenza, rispetto al Polo più vicino. In particolare, vengono individuate le seguenti quattro fasce:

- **Aree di cintura** (tempo di percorrenza inferiore a 20 minuti)
- **Aree intermedie** (tempo di percorrenza compreso tra i 20 e i 40 minuti)
- **Aree periferiche** (tempo di percorrenza compreso tra i 40 e i 75 minuti)
- **Aree ultra-periferiche** (tempo di percorrenza superiore a 75 minuti)

Nella categoria di aree interne vengono comprese le intermedie, le periferiche e le ultra-periferiche. Per un determinato comune, il fatto di essere definito aree interna non si traduce necessariamente in una sua condizione di fragilità endogena. Le caratteristiche considerate per individuare suddette aree, infatti, tengono conto semplicemente della vicinanza ai centri di servizi senza dare alcuna valutazione su altre variabili demografiche e socio-economiche ben più utili a delineare con più precisione le condizioni della popolazione considerata.

Come si è accennato, la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) è stata elaborata nell'ottica di agire su diverse dimensioni, legate alla demografia, all'offerta di servizi di base e alla degenerazione territoriale attraverso il coordinamento e l'interazione tra il livello di intervento locale e nazionale. A tal fine, a partire dalla mappatura definita in base al grado di perifericità dei comuni, sono state individuate 72 Aree Interne sull'intero territorio italiano su cui avviare la sperimentazione attraverso la realizzazione di interventi specifici per il contesto locale. Le Aree selezionate nella Strategia Nazionale comprendono 1.071 comuni e interessano un territorio di circa 51.000 kmq; esse non comprendono solo comuni classificati come aree interne, ma anche comuni Polo e Cintura.

La SNAI segue due direttrici: una atta a promuovere lo sviluppo locale, l'altra volta ad assicurare l'adeguamento dei livelli di alcuni servizi essenziali offerti (salute istruzione e mobilità). Il primo obiettivo viene perseguito attraverso l'utilizzo di fondi comunitari, mentre al secondo è destinato il finanziamento nazionale.

La strategia di rivalutazione delle aree interne è stata recentemente riproposta nel "Piano Sud 2030"<sup>65</sup> il cui punto di partenza è la consapevolezza che le direttrici dello sviluppo passino anche per la valorizzazione e la riqualificazione dei territori periferici del paese, oggi esclusi dai processi di agglomerazione. Per il rilancio delle aree interne risultano essere già state predisposte nuove linee di finanziamento contenute nella Legge di Bilancio 2020 a cui si sommeranno altri fondi, di fonte comunitaria, inclusi nel ciclo di programmazione 2021-2027. Per rafforzare le azioni già contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 il "Piano del Sud" ne prevede altre, come: l'estensione alle aree interne non coinvolte nella sperimentazione in atto; l'introduzione di un sistema di premialità; il rafforzamento del criterio dello spopolamento; la semplificazione del

---

<sup>63</sup>DEA (Dipartimento Emergenza e Accettazione) di I livello garantisce, oltre alle prestazioni di pronto soccorso, anche le funzioni di osservazione e breve degenza, di rianimazione e deve inoltre garantire interventi diagnostico-terapeutici di medicina generale, chirurgia generale, ortopedia e traumatologia, cardiologia con UTIC (Unità di Terapia Intensiva Cardiologica). Vengono inoltre assicurate prestazioni di laboratorio di analisi chimico-cliniche e microbiologiche, di diagnostica per immagini, e trasfusionali.

<sup>64</sup> Le stazioni sono classificate sulla base di alcuni parametri come Platinum, Gold, Silver e Bronze. Le stazioni di categoria Silver comprendono impianti caratterizzati di dimensioni medio/piccole spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi urbani/sub-urbani/metropolitani.

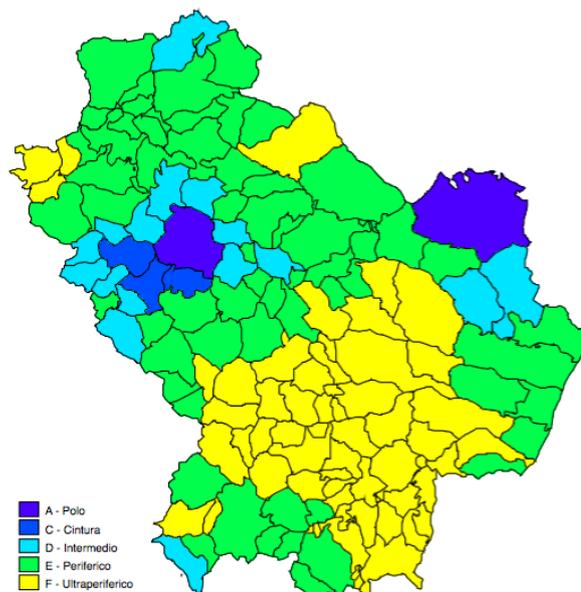
<sup>65</sup>"Piano Sud 2030. Sviluppo e coesione per l'Italia", Ministro per il Sud e la Coesione territoriale 2020

processo di definizione delle strategie d'area; la semplificazione della sottoscrizione degli Accordi di Programma; il rafforzamento del Comitato Tecnico Aree Interne; e infine, il potenziamento del partenariato.

### Il caso Basilicata

Come accennato in precedenza, le aree interne rappresentano un fenomeno che interessa tutte le regioni italiane, sebbene emergano delle peculiarità che contraddistinguono alcune di esse, in primis la Basilicata. Su un totale di 131 comuni lucani, infatti, 126 sono classificati come aree interne, ossia hanno un elevato grado di perifericità. Come illustrato in Figura F1, gli unici due Poli della regione sono rappresentati dai capoluoghi di provincia Potenza e Matera e solo 3 sono i comuni cintura, i restanti 126, come riportato in Tabella F.1 costituiscono aree interne.

**Figura F.1 MAPPA DELLA BASILICATA CHE RIPORTA LA DIVISIONE DEI COMUNI SECONDO IL LORO GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

**Tabella F.1 TOTALE DEI COMUNI E DEI COMUNI AREE INTERNE DELLA BAILICATA - VALORI ASSOLUTI**

Comuni	Numero	Percentuale
<b>Comuni della Basilicata</b>	131	
<b>Comuni aree interne:</b>	126	
di cui Intermedi:	16	12,2%*
di cui Periferici:	59	45%*
di cui Ultra Periferici:	51	38,9%*

\* percentuale calcolata sul totale dei comuni

Se si guarda la classificazione dei comuni della Basilicata e la si compara a quella delle altre regioni italiane e alla media nazionale, emerge chiaramente che il dato della

## Focus

Basilicata si distacca in maniera rilevante dagli altri. Come si può osservare dalla Tabella F.2, che riporta le percentuali di comuni in Basilicata e Italia sulla base della classificazione precedentemente descritta, tale differenza è particolarmente profonda non tanto rispetto ai poli, ovvero i centri di servizi essenziali, quanto piuttosto rispetto ai comuni cintura e ai periferici.

I comuni cintura in Basilicata rappresentano il 2,3% del totale dei comuni, allorché se si considera la media di tutte le regioni italiane tale valore sale a 44,2%. Questo dato dimostra che in Basilicata anche comuni geograficamente limitrofi ai poli sono effettivamente distanti dai centri di servizi in termini di tempi di percorrenza, probabilmente in ragione della morfologia del territorio. Il 96% dei comuni si trova in una condizione di perifericità, la qual circostanza determina una condizione di "cittadinanza limitata" per gli abitanti della stragrande maggioranza dei comuni lucani. Inoltre, la percentuale di comuni classificati come periferici e ultra-periferici è la più alta tra tutte le regioni.

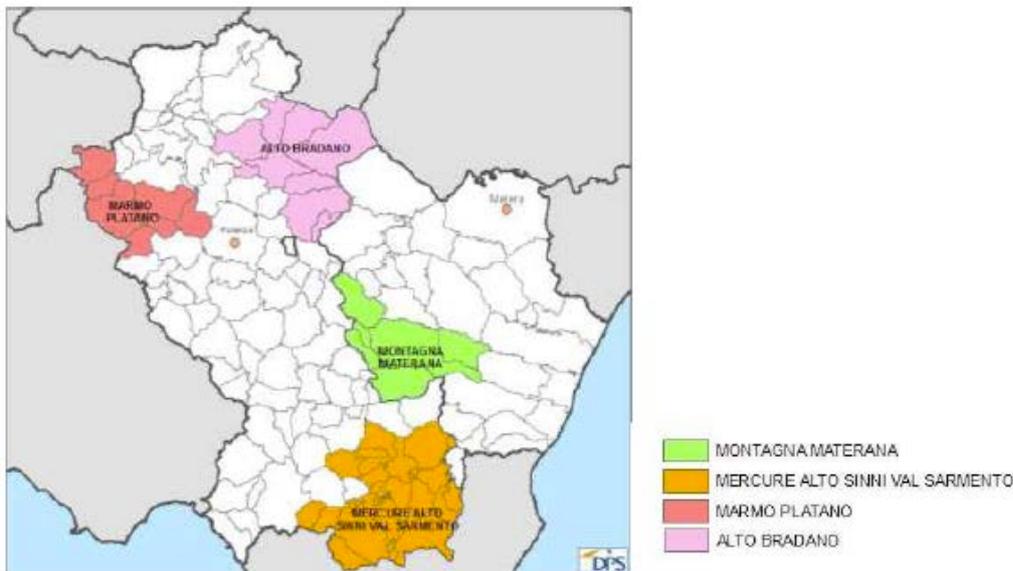
Guardando ai comuni periferici, solo il Molise e la Sardegna raggiungono valori simili (rispettivamente 44,9% e 42,2%) mentre per gli ultra-periferici il distacco aumenta, basti pensare che il valore più alto dopo quello della Basilicata (38,9%) è quello della Sardegna (17,5%).

**Tabella F.2 CLASSIFICAZIONE DEI COMUNI SUL TERRITORIO DELLA BASILICATA E DELL'ITALIA - VALORI PERCENTUALI**

Classe comune	Basilicata	Italia
<b>A - Polo</b>	1,5%	2,7%
<b>B - Polo intercomunale</b>		1,5%
<b>C - Cintura</b>	2,3%	44,2%
<b>D - Intermedio</b>	12,2%	28,8%
<b>E - Periferico</b>	45,0%	18,7%
<b>F - Ultra-periferico</b>	38,9%	3,7%

Al fine di approfondire l'analisi del settore viabilità e trasporti in Basilicata, nei paragrafi successivi vengono analizzati, oltre ad alcuni indicatori di contesto, i dati di spesa in relazione al grado di perifericità di tutti i comuni della Basilicata, con un'attenzione particolare ai finanziamenti stanziati per i comuni che fanno parte delle 4 Aree Interne selezionate per la sperimentazione, illustrate in Figura F.2: Alto Bradano, , Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana. Ad oggi, le uniche Aree Interne che hanno siglato un Accordo di Programma Quadro sono Montagna Materana nel 2019 e Mercure Alto Sinni Val Sarmento nel 2020.

Figura F.2 MAPPA DELLE AREE INTERNE DELLA BASILICATA



Fonte: Regione Basilicata

## F.2 ANALISI DI CONTESTO

Come già accennato, il fatto che un comune venga classificato come area interna non rivela alcuna informazione rispetto alle condizioni socio-economiche delle persone che vi abitano, bensì riporta solo la distanza fisica rispetto all'offerta di alcuni servizi, seppur essenziali. Allo stesso modo, la scelta di un aggregato di comuni come Aree Interne di sperimentazione non costituisce automaticamente segnale che quella determinata zona geografica sia in condizioni peggiori rispetto ad altre.

Vista l'eterogeneità che caratterizza il territorio italiano, vale la pena, tuttavia, indagare se in alcuni casi tale categorizzazione si associ a condizioni di svantaggio demografico e socio-economico. A tal fine, si propone di seguito un'analisi per i comuni della Basilicata sulla base di alcuni indicatori ritenuti di particolare importanza.

Gli indicatori di contesto utilizzati riguardano sia caratteristiche morfologiche che demografiche e socio-economiche che descrivono con maggiore precisione lo stato dei comuni considerati. In particolare, con riferimento alla demografia, si considera la variazione della popolazione di un comune nel periodo 2012-2020 e la densità abitativa come rapporto tra popolazione residente e superficie espressa in kmq. Per l'ambito economico, si utilizza lo scostamento del reddito medio dei comuni considerati da quello medio nazionale e una variabile di disagio sociale che fornisce un quadro più ampio dell'esclusione sociale in cui si affianca agli indicatori sulla povertà altri di esclusione sociale. Infine, per rendere le caratteristiche morfologiche del territorio considerato, si utilizza la deviazione standard delle altitudini di tutti i punti misurati in ogni comune e un indicatore di rischio sismico, in termini di pericolosità, vulnerabilità degli edifici, esposizione a rischio di persone e cose. Di seguito si riportano gli indicatori con le corrispettive fonti:

1. Variazione della popolazione nel periodo tra il 2012 e il 2020. Fonte: Istat

## Focus

2. Scostamento del reddito medio del comune dal reddito medio nazionale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
3. Densità abitativa per chilometro quadrato. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
4. Disagio sociale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
5. Altitudine. Anno di riferimento 2013. Fonte: Istat
6. Rischio sismico. Anno di riferimento 2012. Fonte: Protezione civile

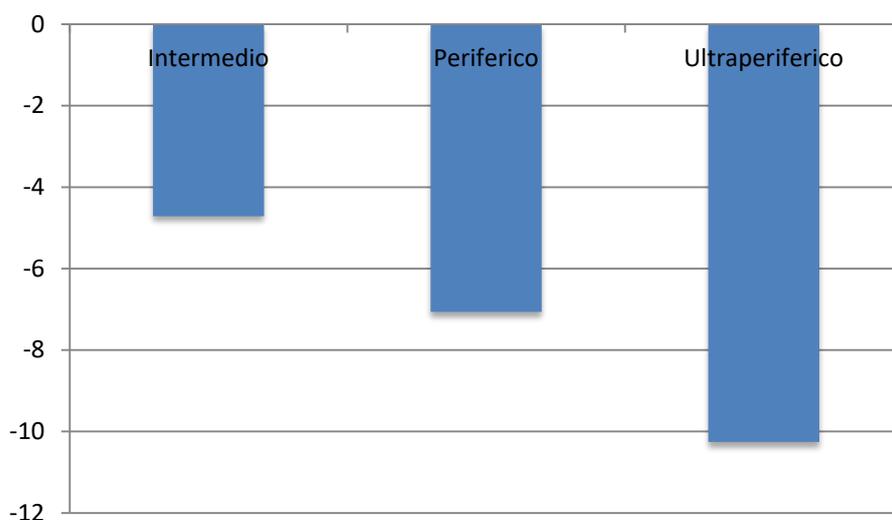
In particolare, gli indicatori selezionati vengono studiati prima rispetto al grado di perifericità dei comuni e poi tra Aree Interne di sperimentazione.

### F.2.1 Indicatori di contesto rispetto al grado di perifericità

Di seguito si illustrano alcune elaborazioni grafiche relative alla dinamica degli indicatori di contesto precedentemente descritti nei comuni aree interne in Basilicata; in particolare, si riporta il valore medio delle variabili considerate. L'analisi include esclusivamente i comuni intermedi, periferici e ultra-periferici, ovvero quelli che hanno una distanza maggiore dai servizi essenziali; sono invece esclusi i poli e le aree cintura.

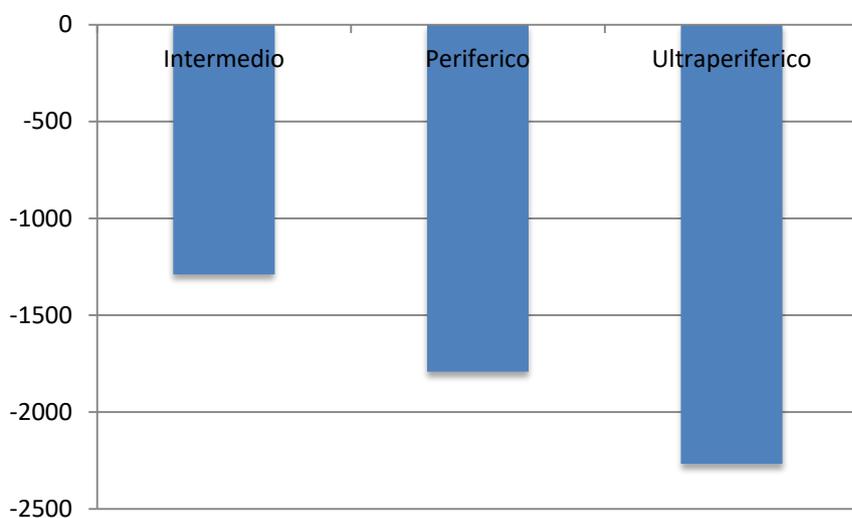
Nei grafici riportati di seguito emerge un dato comune: per tutti gli indicatori selezionati risulta che tanto più aumenta il grado di perifericità di un comune tanto più i fenomeni indagati risultano profondi, con l'unica eccezione del rischio sismico (cfr. Figura F.8). In primis, occorre sottolineare che i dati mostrano che il saldo della popolazione è sempre negativo e dunque si registrano effettivamente fenomeni di spopolamento nelle aree considerate e che il reddito medio è sempre inferiore a quello medio su base nazionale. La variazione della popolazione (cfr. Figura F.3), lo scostamento del reddito medio nazionale (cfr. Figura 1.4) e la densità abitativa (cfr. Figura F.5) sono gli ambiti per i quali la differenza tra aree periferiche emerge in modo più marcato. Per questi indicatori infatti si misura una distanza netta tra il valore dell'aggregato dei comuni intermedi rispetto a quelli delle zone ultra-periferiche.

**Figura F.3 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

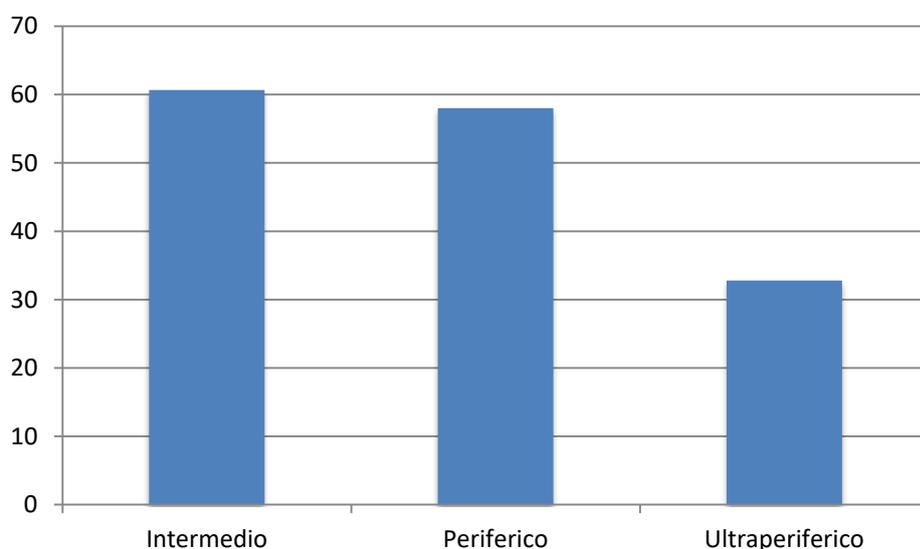
**Figura F.4 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Se per quanto riguarda la variazione della popolazione e la densità abitativa è ragionevole ipotizzare che entrambe si riducano al crescere del grado di perifericità di un comune, altre dinamiche che emergono risultano particolarmente importanti. In primo luogo, è interessante notare che per lo scostamento del reddito medio si osserva una profonda differenza tra i comuni delle aree ultra-periferiche rispetto a quelli delle zone intermedie.

**Figura F.5 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2011)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat - Censimento della Popolazione e delle abitazioni

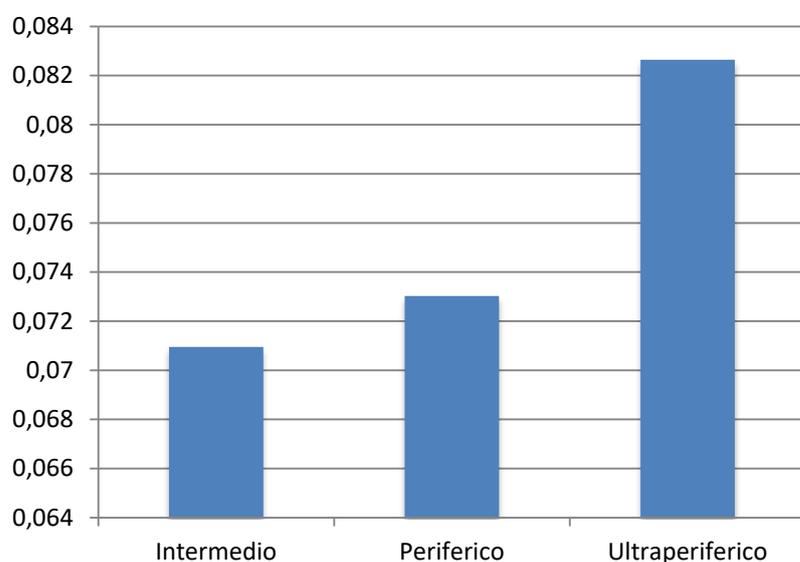
In secondo luogo occorre sottolineare l'importanza dell'indicatore del disagio sociale, riportato in Figura 1.6. In questo caso ad essere rilevante non è solo la differenza che

## Focus

esiste tra aggregati periferici differenti ma il fatto che in tutti e tre i casi il fenomeno risulta essere particolarmente marcato.

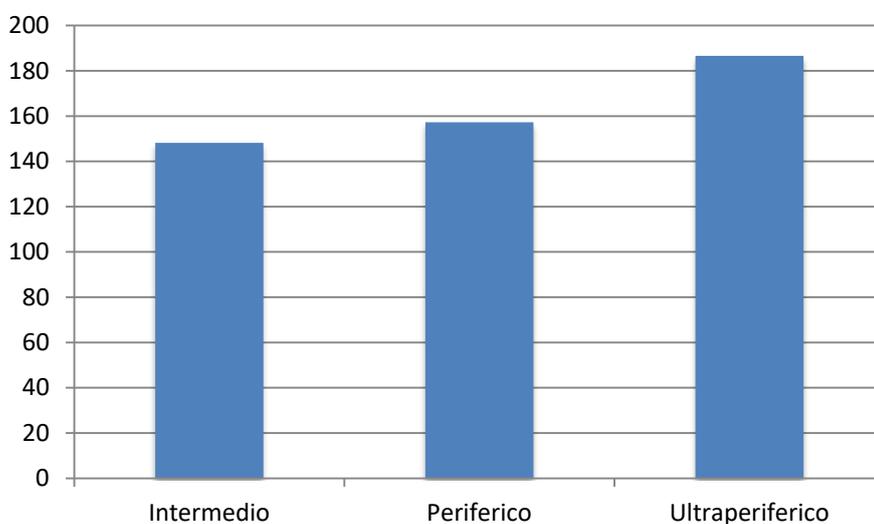
Un terzo elemento che deve essere messo in risalto è infine quello che riguarda l'altitudine che, come emerge dalla Figura f.7, aumenta con l'aumentare del grado di perifericità. Si tratta anche in questo caso di un indicatore che fornisce informazioni preziose perché è ragionevole supporre che i comuni che abbiano una posizione più distante dal livello del mare siano anche quelli che fisicamente dovrebbero essere più lontani da alcuni servizi, e di rimando gli stessi che avrebbero un fabbisogno maggiore rispetto ad altri.

**Figura F.6 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ**



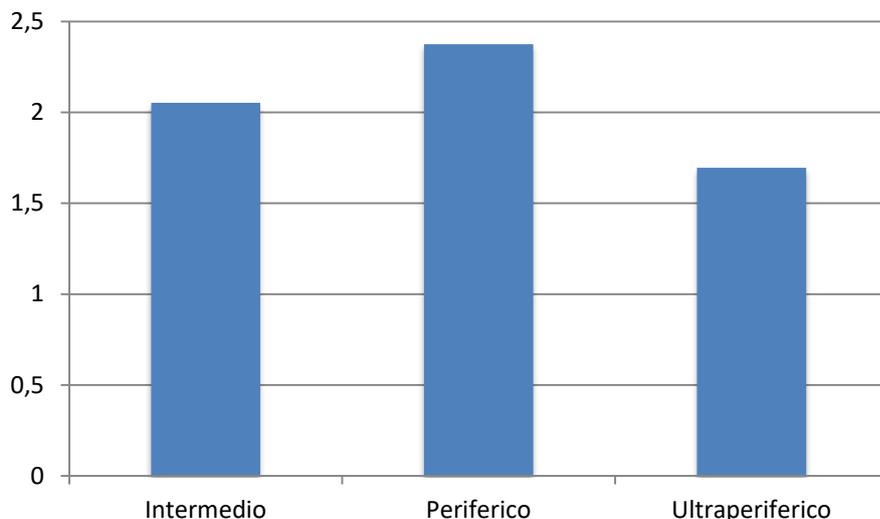
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.7 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2013)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.8 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2012)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione civile

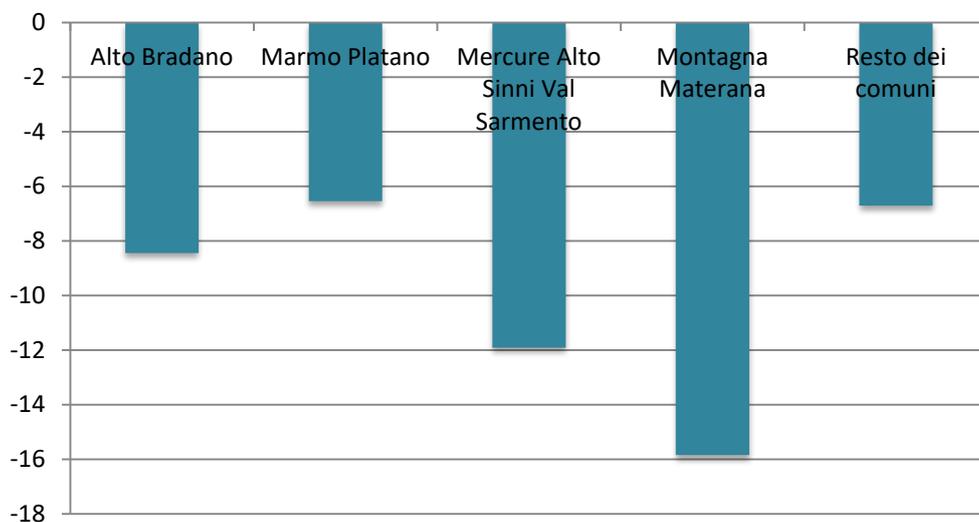
#### **F.2.2 Indicatori di contesto nelle Aree Interne di sperimentazione**

Questa seconda sezione del paragrafo propone la medesima analisi della dinamica degli indicatori di contesto la cui media è calcolata stavolta per le singole Aree Interne di sperimentazione della Basilicata e per l'aggregato dei restanti comuni della regione. Tale operazione risulta interessante in quanto informa su eventuali scostamenti e dinamiche anomale delle aree individuate dalla SNAI rispetto all'andamento regionale degli indicatori di contesto selezionati.

Come emerso nella precedente sezione, anche in questo caso le variabili relative al saldo netto della popolazione (cfr. Figura F.9) e allo scostamento del reddito medio da quello nazionale (cfr. Figura F.10) assumono valore negativo per tutti gli aggregati, delineando una condizione tendenzialmente negativa per l'intera regione. Inoltre, il dato interessante è che, per entrambe le variabili, il valore medio calcolato per le singole Aree Interne è sempre inferiore a quello calcolato sul resto dei comuni. Ciò significa che le aree scelte per la sperimentazione sembrerebbero trovarsi in una situazione di ulteriore svantaggio rispetto al resto della Basilicata.

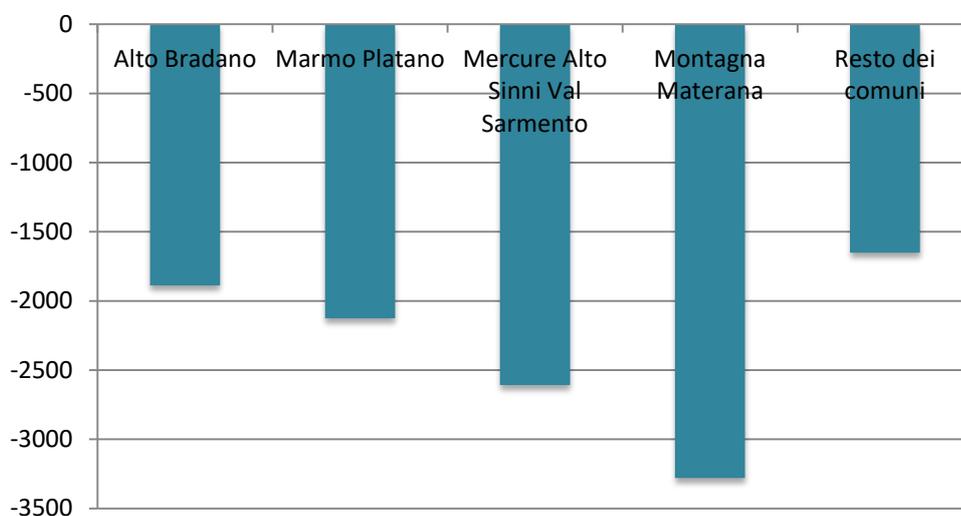
## Focus

**Figura F.9 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.10 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



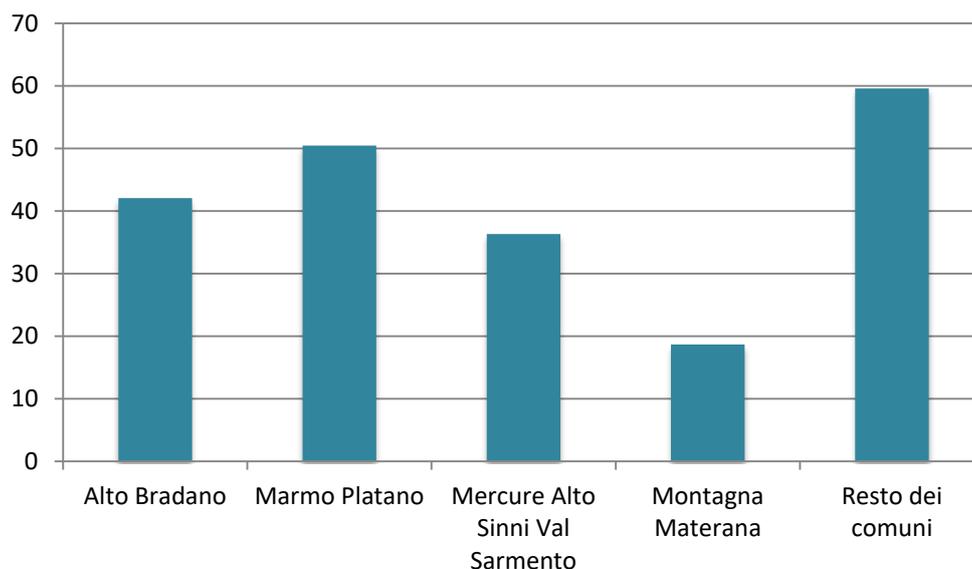
Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Osservando la densità abitativa delle aree considerate, riportata in Figura F.11, il valore medio maggiore è quello relativo all'aggregato dei restanti comuni. Cionondimeno, la distanza con le Aree Interne è rilevante solo se si considerano Montagna Materana e Mercure Alto Sinni Val Sarmento che mostrano valori molto bassi. Negli altri due casi, i valori medi si avvicinano a quello dei restanti comuni.

Anche per quanto riguarda il disagio sociale (cfr. Figura F.12), non emergono grosse differenze tra i gruppi di comuni considerati. La variabilità tra gruppi aumenta leggermente se si considerano le variabili morfologiche relative all'altitudine (cfr. Figura

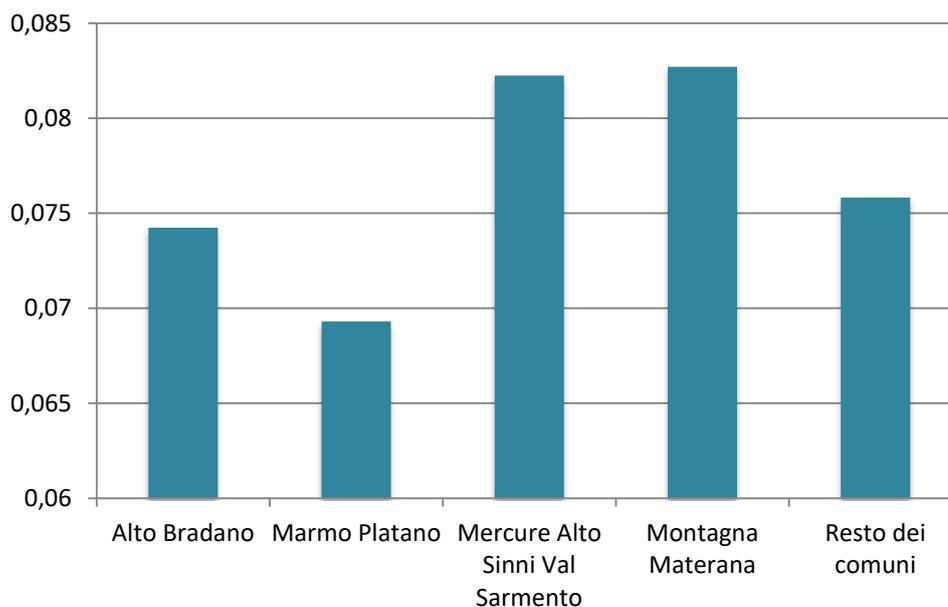
F.13) e al rischio sismico (cfr. Figura F.14); tuttavia in nessuno dei due casi emerge una netta differenza tra il gruppo di comuni Aree Interne e il resto dei comuni. Questa circostanza non sorprende in quanto tali caratteristiche prettamente territoriali rilevano più della perifericità geografica dei comuni.

**Figura F.11 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2011)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

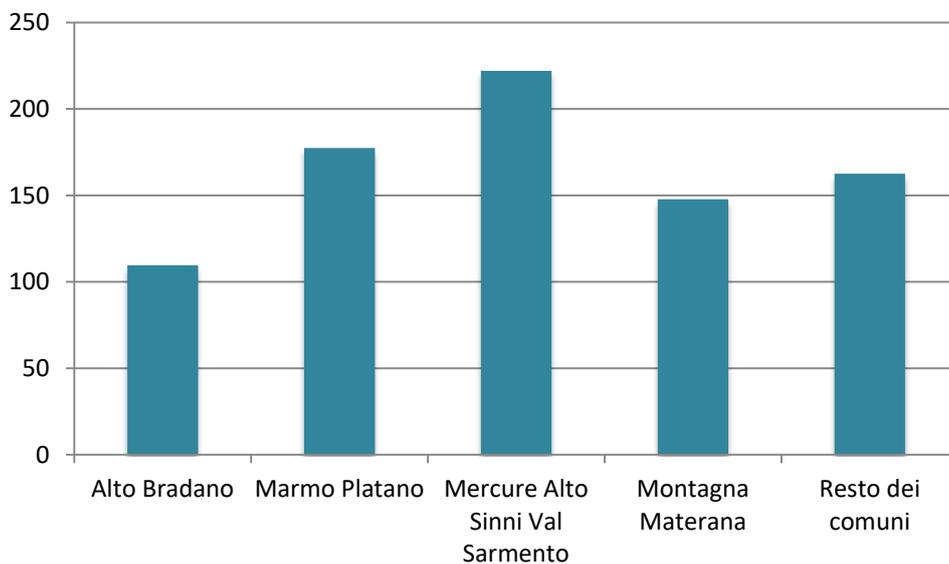
**Figura F.12 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE**



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

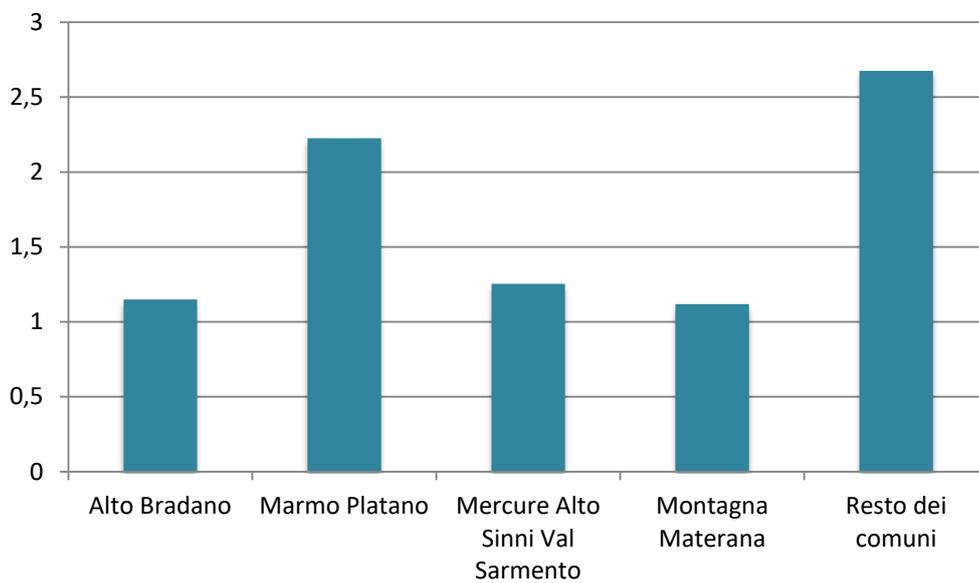
Focus

**Figura F.13 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2013)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

**Figura F.14 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2012)**



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione Civile

### F.3 LA SPESA IN TRASPORTI E VIABILITÀ PER I COMUNI DELLA BASILICATA

Delineato il contesto della regione Basilicata, si procede ora ad analizzare, nel settore dei trasporti e della viabilità, l'andamento della spesa pro capite dei comuni rispetto alla loro classificazione sulla base dell'indice di perifericità e delle Aree Interne di sperimentazione.

Vengono presentati sia i flussi di spesa ordinaria, rilevati dai dati di fonte CPT, sia comunitaria, di fonte OC. Entrambe le banche dati possono essere considerate buoni strumenti per interpretare gli andamenti della spesa in riferimento alla suddivisione territoriale definita dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) secondo la quale i fondi comunitari e quelli nazionali assolvono obiettivi di sviluppo differenti.

I conti CPT forniscono un quadro sulla composizione della spesa comunale ordinaria, suddivisa per settori economici, destinata ai singoli comuni dall'insieme della pubblica amministrazione. I dati di fonte OC sono stati utilizzati per analizzare la spesa delle politiche di coesione e sono relativi ai progetti finanziati con fondi comunitari.

La diversa articolazione dei dati ha reso necessario un lavoro preliminare su quelli delle politiche di coesione che consentisse di aggregare i progetti finanziati a livello europeo sulla base dei comuni beneficiari di tali fondi. Questa operazione obbliga ad escludere da OC un numero di osservazioni (85) corrispondenti a tutti i progetti presentati all'Unione Europea da gruppi di comuni e che per questa ragione risulta impossibile assegnare a una delle aree definite dall'indice di perifericità.

Per le prime quattro elaborazioni presentate in questo paragrafo, la spesa pro capite è stata calcolata utilizzando una variabile di rendicontazione espressione dei flussi di cassa annuali; questo consente di ricavare la medesima informazione monetaria sia per la spesa ordinaria che per quella comunitaria.

La Figura F.15 mostra, per il periodo 2005-2015<sup>66</sup>, l'andamento della spesa pro capite ordinaria (CPT) per trasporti e viabilità dei comuni della Basilicata suddivisi seguendo la classificazione dell'indice di perifericità. Quello che emerge è un'alta variabilità della spesa pro capite nei diversi comuni aggregati rispetto a suddetto indicatore. Quelli che hanno percepito maggiori fondi ordinari sono in aree periferiche e del polo mentre la cintura risulta essere l'aggregato che in assoluto ne riceve di meno.

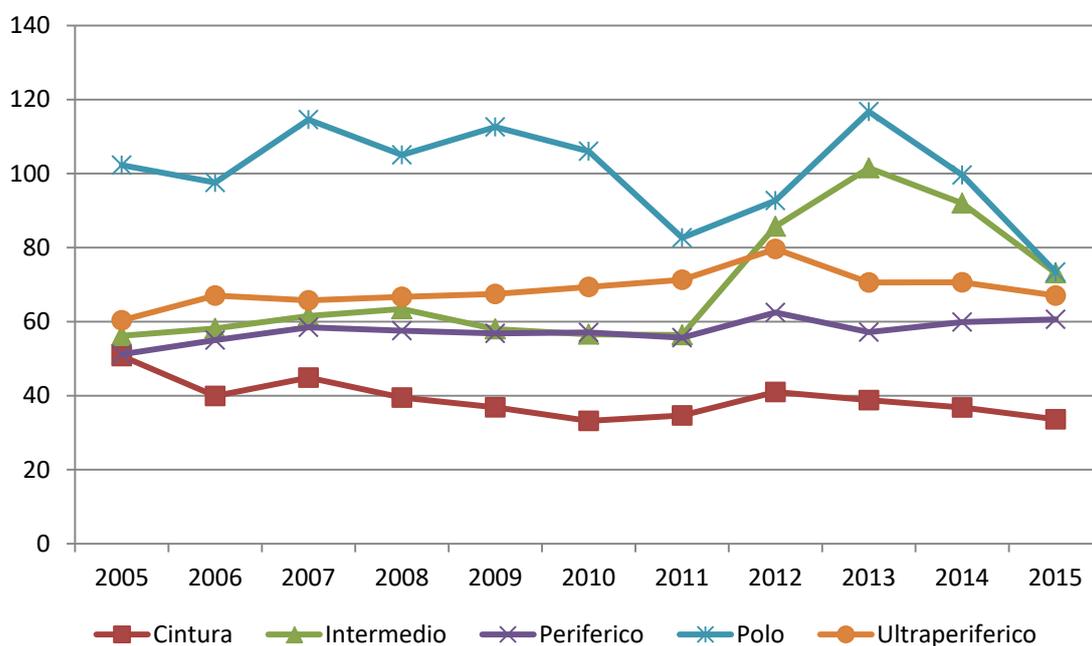
Nel dettaglio, calcolando la spesa pro capite media dal 2005 al 2015 per i singoli aggregati, emerge che i comuni della cintura percepiscono 39,1 euro; quelli delle aree intermedie 69,3 euro; l'aggregato di comuni periferici 57,4 euro; per il polo la spesa pro capite media è di 100,3 euro; e infine per i comuni ultraperiferici risulta pari a 68,7 euro. Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2013 per il polo. In linea generale il 2013 è l'anno in cui la spesa media è più alta per tutte le aree interne.

---

<sup>66</sup> Il periodo di riferimento utilizzato è quello per il quale sono al momento disponibili nel Sistema CPT le informazioni disaggregate a livello comunale. Tuttavia il dato, benché non aggiornato, conferma la validità del lavoro di analisi svolto.

Focus

Figura F.15 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI CPT

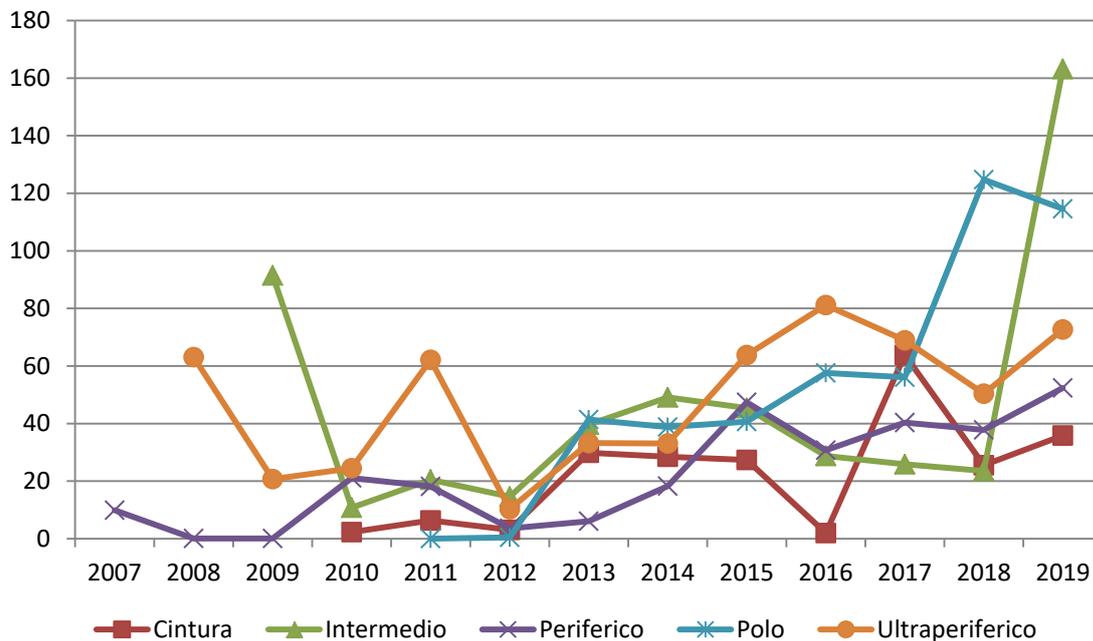


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.16 mostra, per il periodo 2007-2015, l'andamento della spesa pro capite finanziata con fondi comunitari (OC). Nel dettaglio, per tutto l'arco temporale in analisi, il livello di spesa pro capite media nei comuni della cintura è pari a 8,8 euro; quello dei comuni intermedi è di 37,7 euro; per l'aggregato dei comuni periferici è di 22,7 euro; per il polo la spesa pro capite media risulta di 10,5 euro; e infine per i comuni ultraperiferici è pari a 43,6 euro.

Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2015 per le aree periferiche e ultraperiferiche, che rispettivamente realizzano una spesa pro capite di 54,3 e 82,1 euro. Non è un caso che il massimale di spesa per le politiche di coesione si verifichi nel 2015, il così detto anno "n+2" per il ciclo di programmazione 2007-2013. Occorre ricordare infatti che il 31 dicembre del 2015 è decorsa la scadenza definitiva per la rendicontazione dei progetti della Commissione Europea. Le spese che non risultano ammesse entro quella data sono dichiarate automaticamente decadute dalla stessa Commissione.

Figura F.16 SPESA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Nel raffronto tra la Figura F.15 e la Figura F.16 emergono alcune differenze. La più importante riguarda i massimali di spesa pro capite che, se guardando ai dati CPT (cfr. Figura F.15) si realizza per le aree intermedie e per quelle del polo, analizzando la fonte OC (cfr. Figura F.16) si compie invece per le aree intermedie e ultra-periferiche. Punto di contatto tra le due fonti di spesa, ordinaria e comunitaria, è invece rappresentato dall'andamento dei comuni della cintura, che per entrambi i flussi di cassa è particolarmente ridotto.

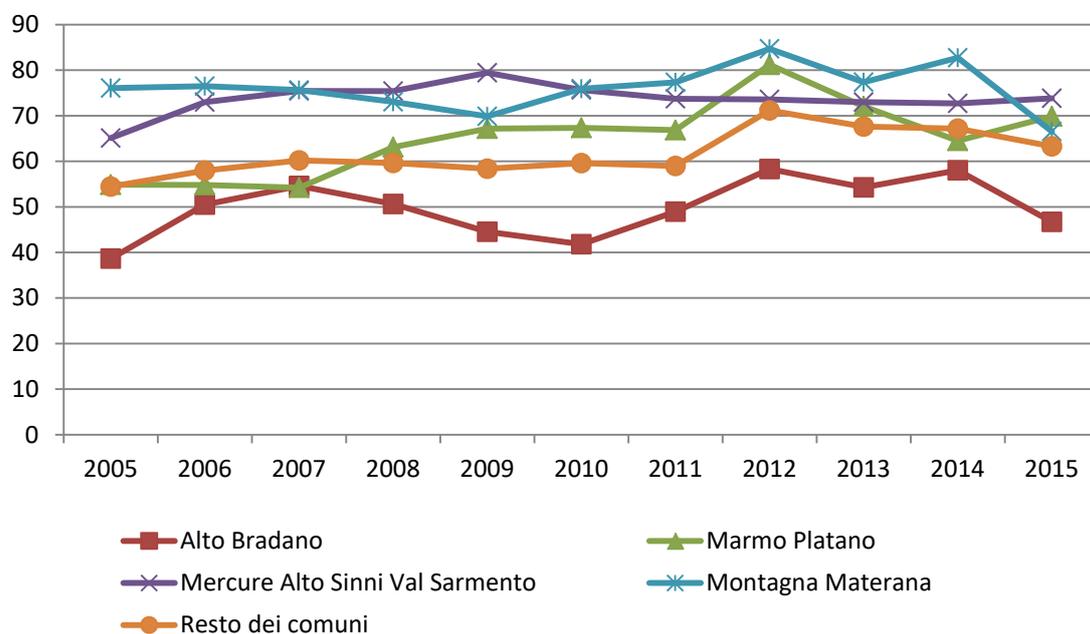
La medesima operazione di analisi è stata replicata considerando solo i comuni individuati nella sperimentazione SNAI e dunque proponendo una classificazione sulla base delle quattro Aree Interne della Basilicata. Illustrato in tal senso, l'andamento della spesa media può mettere in luce dinamiche di spesa delle singole Aree Interne rispetto a quelle dei restanti comuni della regione.

Guardando ai dati CPT di spesa pro capite riportati nella Figura F.17, emerge una certa variabilità tra le Aree Interne nel tempo e rispetto ai livelli di spesa, con un trend tendenzialmente negativo negli ultimi anni, eccezion fatta per qualche segnale di ripresa che riguarda Marmo Platano e Mercure Alto Val Sarmento.

Nel periodo considerato, i più alti livelli di spesa si osservano per la Montagna Materana, che registra un valore medio pari a 76 euro, nonostante il *trend* negativo del 2014-2015 e per Mercure Alto Sinni Val Sarmento, i cui comuni beneficiano di una spesa media pro capite di 73,6 euro. Tranne Alto Bradano, per tutte le Aree Interne si registra un valore medio maggiore rispetto a quello che interessa i restanti comuni della Basilicata. È utile ricordare che l'andamento osservato rispecchia la situazione dei comuni nella fase subito precedente alla definizione delle Aree Interne di sperimentazione, che è avvenuta nel 2014.

## Focus

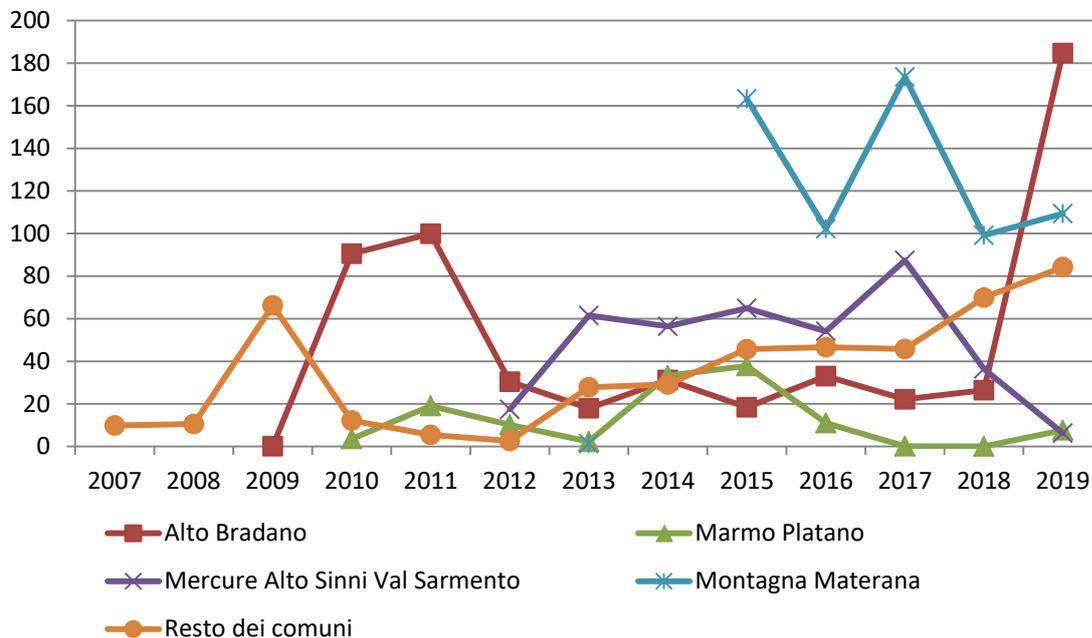
**Figura F.17 SPESA MEDIA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI CPT**



Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.18 riporta la variabile di spesa estrapolata da OC e dunque concernente i fondi comunitari, per un orizzonte temporale più ampio che va dal 2007 al 2019. I livelli di spesa sono inferiori se confrontati a quelli CPT per tutti gli aggregati di comuni, eccetto che per Alto Bradano e Montagna Materana dove la spesa media pro capite arriva a superare i 150 euro negli ultimi anni. Per queste due Aree Interne i valori della spesa riportano una grande variabilità probabilmente poiché i valori più alti possono essere spiegati da specifici progetti di dimensioni più ampie.

**Figura F.18 SPESA MEDIAPRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

#### F.4 COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLE POLITICHE DI COESIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA VIABILITÀ PER TIPOLOGIA DI FONDI NEI COMUNI DELLA BASILICATA

Nei grafici finora presentati emerge l'andamento dei flussi di cassa della spesa pro capite ordinaria e delle politiche di coesione per i comuni della Basilicata. Tali finanziamenti sono dunque rappresentativi dei flussi monetari totali, anche quelli di segno opposto che costituiscono la restituzione di somme precedentemente erogate. Nel corso di questo paragrafo si prenderanno in esame i trend di spesa pro capite dal 2007 al 2019 e verranno utilizzate variabili di rendicontazione netta europea, ciascuna delle quali è specifica dei fondi strutturali attivati per i progetti che hanno ottenuto un finanziamento comunitario. I trend di spesa verranno analizzati in primis rispetto al grado di perifericità dei comuni e successivamente con riferimento alle Aree Interne di sperimentazione.

Questo approfondimento verrà condotto con riferimento esclusivo alla spesa comunitaria (OC). Le politiche di coesione finanziano progetti utilizzando l'insieme dei fondi strutturali europei, ciascuno di questi viene predisposto per specifici investimenti. Nel caso del settore della viabilità e dei trasporti in Basilicata quelli utilizzati sono i FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione).

##### F.4.1 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

La scomposizione della spesa delle politiche di coesione può fornire informazioni aggiuntive sulla distribuzione dei finanziamenti che pervengono ai comuni. Questo è a maggior ragione importante per una regione come la Basilicata che è caratterizzata da una presenza maggiore di aree periferiche rispetto alla media nazionale. I grafici presentati, seguendo la stessa aggregazione dei comuni per grado di perifericità utilizzata

## Focus

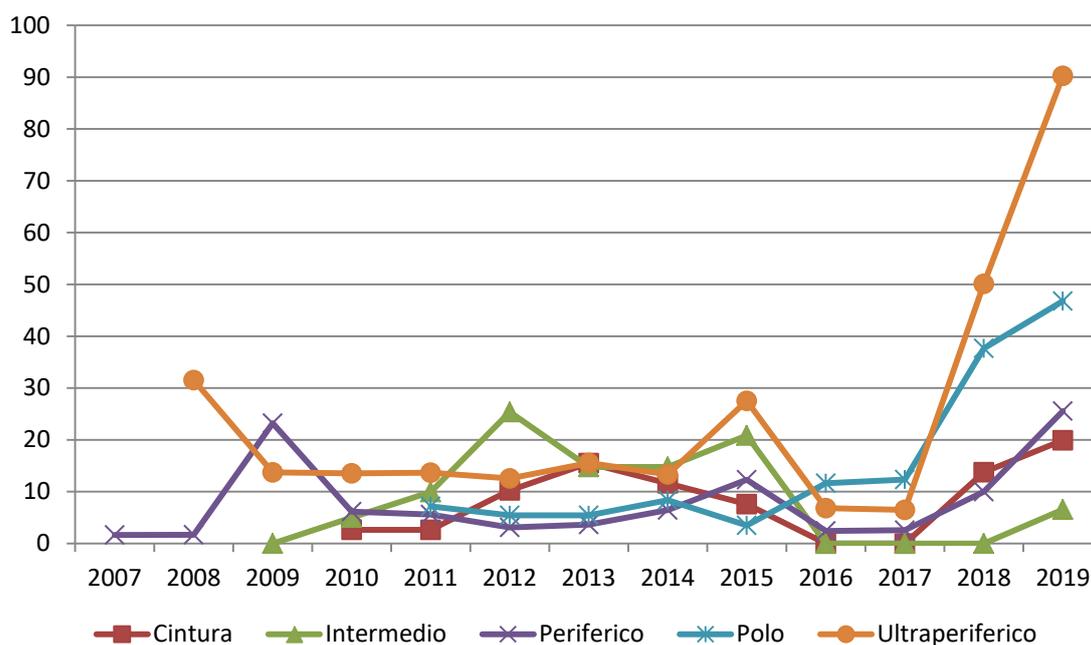
nel paragrafo, mostrano la spesa pro capite dei comuni lucani per fondi comunitari e programmi nazionali.

La Figura F.19 riporta l'andamento della spesa pro capite finanziata esclusivamente tramite fondi FESR. I trend di spesa pro capite sono influenzati dal peso dei singoli progetti che hanno ottenuto finanziamenti comunitari, questo si ribadisce perché la dimensione di un unico progetto può determinare dei picchi di spesa pro capite consistenti.

La spesa pro capite media per le aree della cintura risulta essere pari a 18 euro; quella delle aree intermedie è pari a 17,2 euro; per i comuni delle aree periferiche è di 17,9 euro; per il polo è di 27,8 euro; e infine per l'aggregato ultra-periferico la spesa media pro capite è di 50 euro. Il picco massimo si raggiunge nel 2019 per l'aggregato dei comuni dell'area ultra-periferica che arriva ad essere di 191,7 euro.

I fondi FESR attivano un unico programma nazionale, il POR (Programma Operativo Regionale). Il trend di spesa pro capite mostrato nella Figura F.19 è dunque rappresentativo anche delle dinamiche di spesa relative a questo specifico programma nazionale.

**Figura F.19 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FESR. DATI OC**



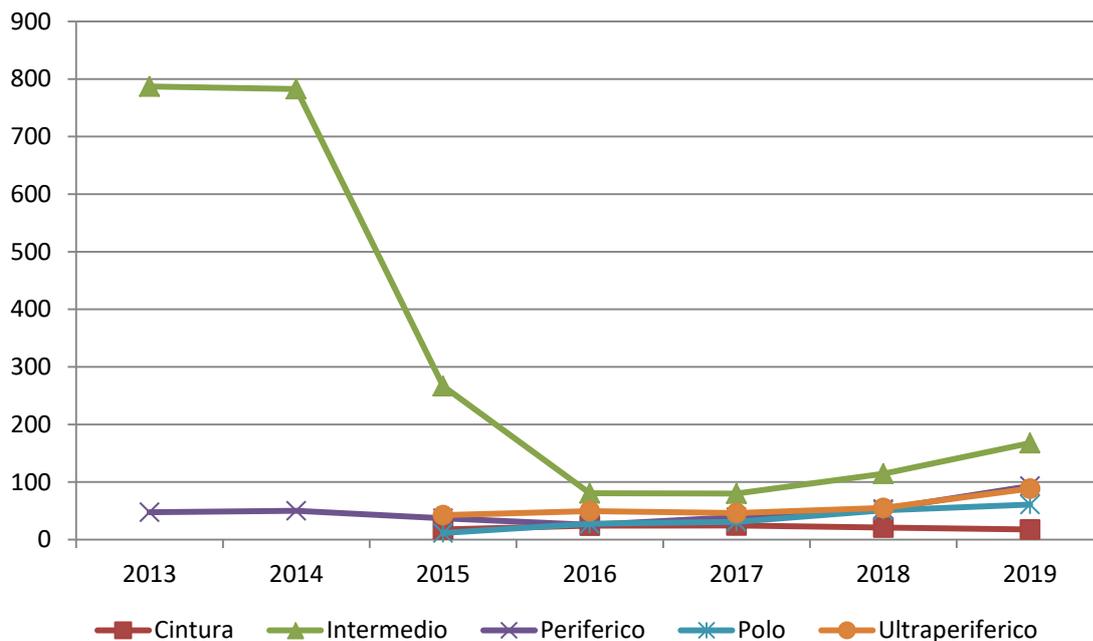
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Similmente alla precedente, l'elaborazione che segue riporta l'andamento di un unico fondo strutturale comunitario, ci si riferisce ai Fondi Sviluppo e Coesione (FSC).

Nella Figura F.20 emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite media è di 21 euro; per quelli dell'area intermedia è pari a 325,5 euro; per l'aggregato periferico è di 49,3 euro; per il polo la spesa pro capite media è 36,4 euro; infine per i comuni ultraperiferici risulta essere di 56,4 euro.

Anche in questo caso, come in quello precedente, occorre sottolineare che i progetti finanziati tramite la politica di coesione europea in alcuni casi includono anche progetti di diversi milioni di euro, che inevitabilmente concorrono alla crescita esponenziale della spesa pro capite media a livello comunale.

**Figura F.20 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007-2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FSC. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

L'ultima elaborazione proposta mostra l'andamento della spesa pro capite dei comuni in Basilicata nella suddivisione per programmi nazionali. Oltre ai POR, i cui *trend* sono già stati commentati nella Figura F.19 per la loro sovrapposizione con i fondi strutturali FESR, in quelle successive (cfr. Figura F.21, Figura F.22, Figura F.23, Figura F.24) vengono mostrate i restanti programmi che sono stati attivati tra il 2007 e il 2019. Nello specifico, i programmi sono i seguenti (tra parentesi si riportano le abbreviazioni dei programmi che si trovano nel grafico):

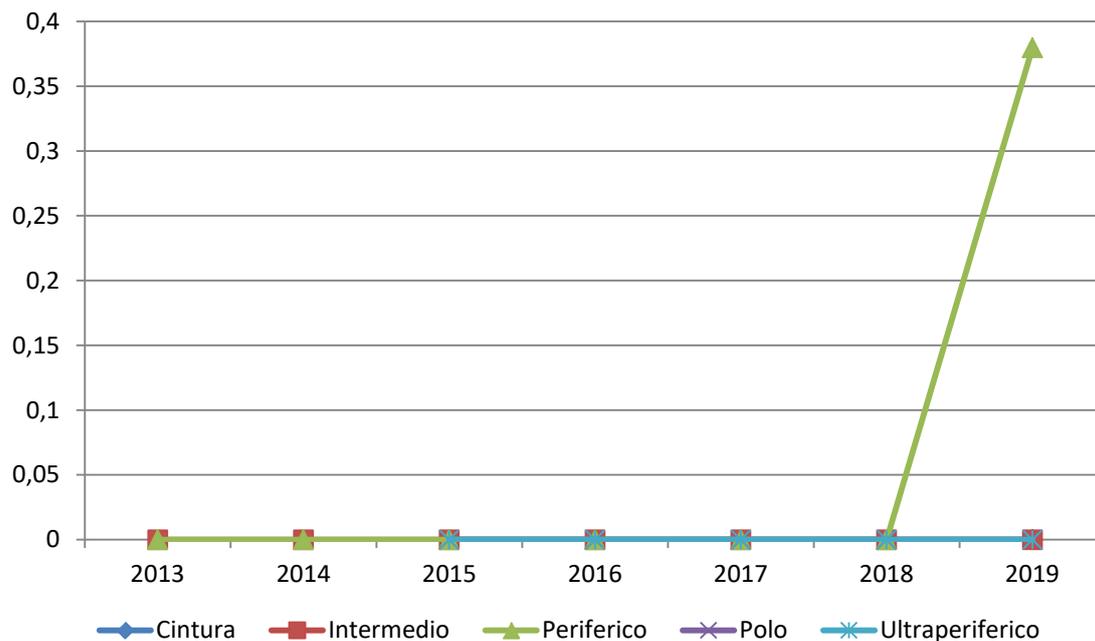
1. Efficientamento energetico nei comuni (EFF)
2. Programma regionale di attuazione (PRO)
3. Patto Basilicata (PAT)
4. Matera capitale della cultura (MAT)

Dalle figure che seguono emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite relativa ai programmi nazionali diversi dai POR è particolarmente bassa, l'unico programma che contribuisce in termini di spesa è il PRO che in media è pari a 21 euro; anche per i comuni dell'aggregato intermedio la spesa pro capite risulta essere stata finanziata tramite PRO, che per l'arco temporale in analisi è in media di 325,5 euro; per le aree periferiche risulta un contributo minimo dai programmi EFF di 0,5 euro, un altro seppur ridotto da programmi PAT di 7,6 euro e infine dai programmi PRO, che per i

## Focus

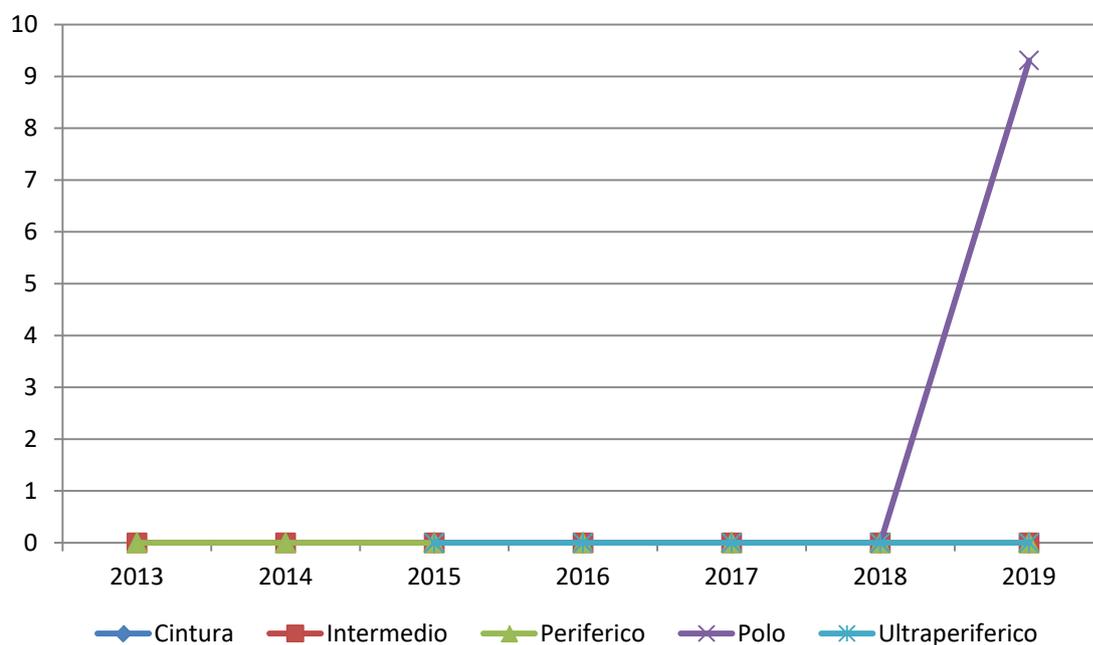
comuni periferici contribuiscono in termini di spesa pro capite media di 38,1 euro; per il polo emerge un contributo per il programma MAT di 1,9 euro (si ricorda che il comune di Matera rientra in questo gruppo di comuni), i programmi PAT contribuiscono in media con 4 euro e infine altri 18,1 euro arrivano da programmi PRO; infine per i comuni dell'area ultraperiferica risulta una spesa pro capite media di 10,9 euro e di 41,7 euro rispettivamente per programmi PAT e PRO.

**Figura F.21 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI EFF. DATI OC**



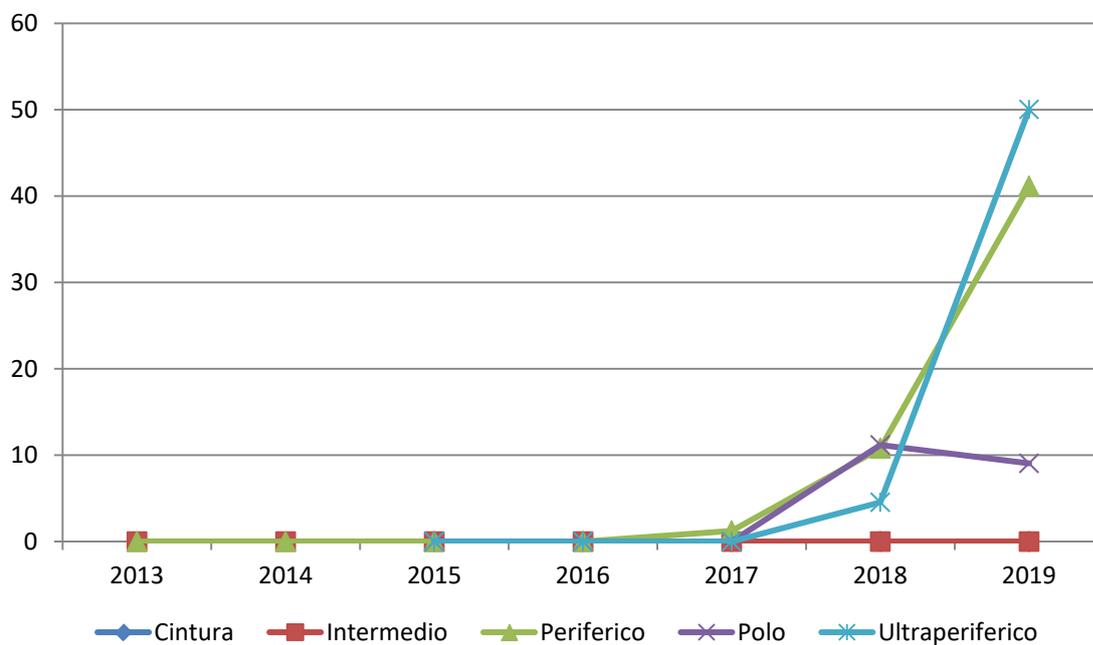
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.22 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI MAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

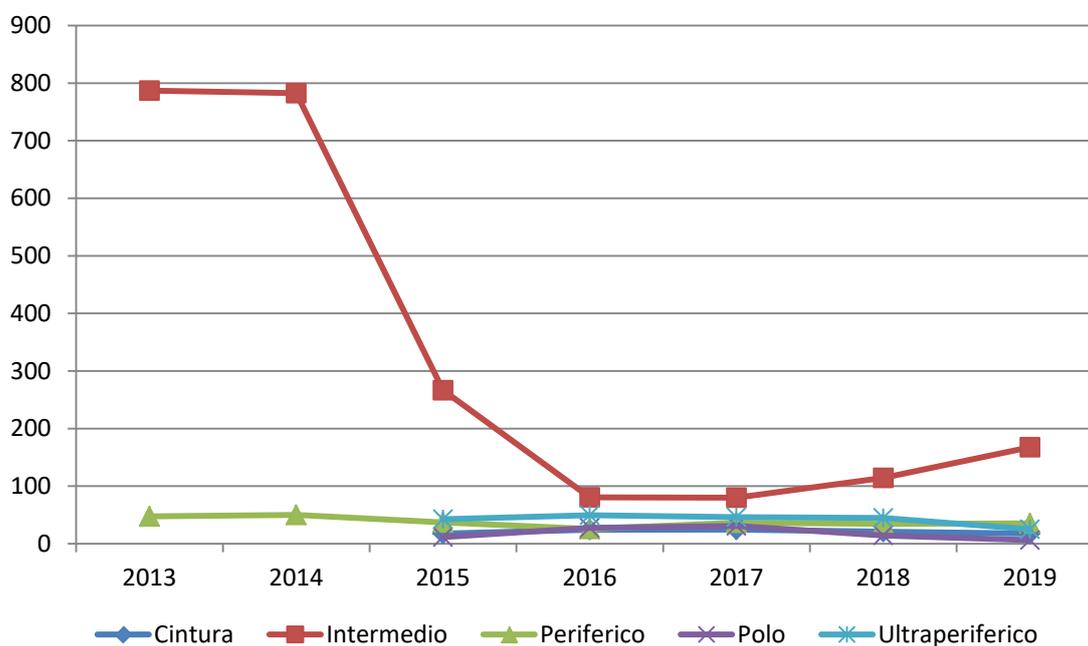
Figura F.23 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## Focus

**Figura F.24 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PRO. DATI OC**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

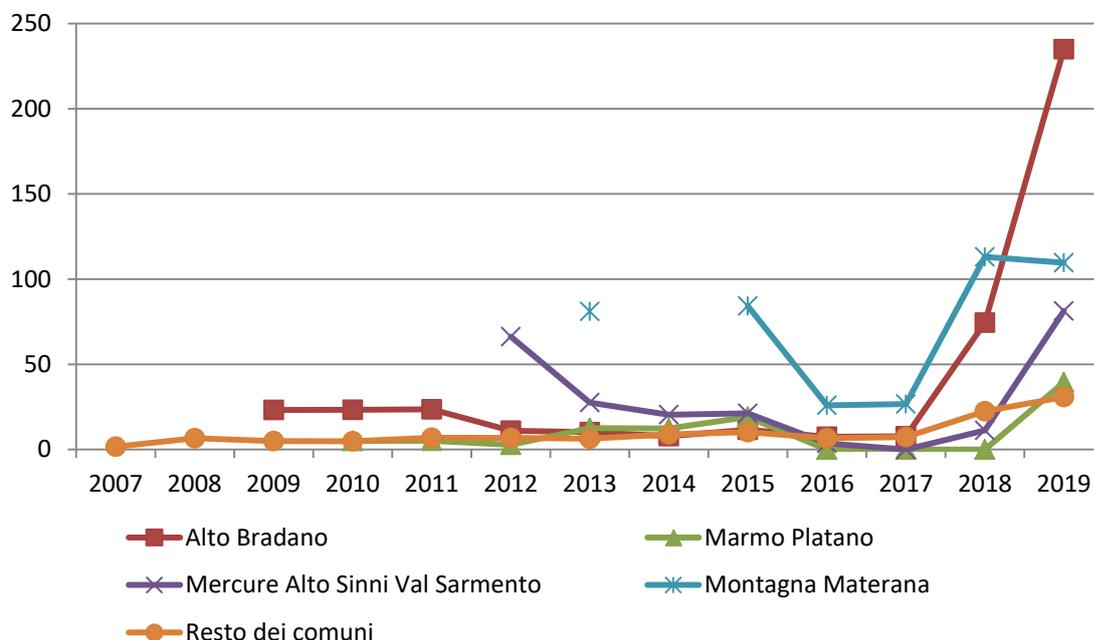
### F.4.2 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

I flussi di spesa delle politiche di coesione vengono qui presentati anche per i comuni delle Aree Interne selezionati per la sperimentazione avviata nel 2014. Ciascuna elaborazione grafica proposta riporta il trend di spesa pro capite per singola Area Interna e per l'aggregato comprendente i restanti comuni lucani.

Per quanto riguarda i fondi FESR, come illustra la Figura F.25, l'andamento della spesa pro capite segue un trend crescente negli ultimi anni, salvo una diminuzione del livello per la Montagna Materana nel 2019. In due casi - Alto Bradano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento - si denota un balzo del livello di spesa che arriva a superare rispettivamente i 300 euro e i 400 euro nel 2019. I comuni afferenti all'Area Interna di Marmo Platano e quelli che non fanno parte della sperimentazione registrano livelli di spesa pro capite bassi se comparati con le altre Aree Interne, non superando i 100 euro in entrambi i casi.

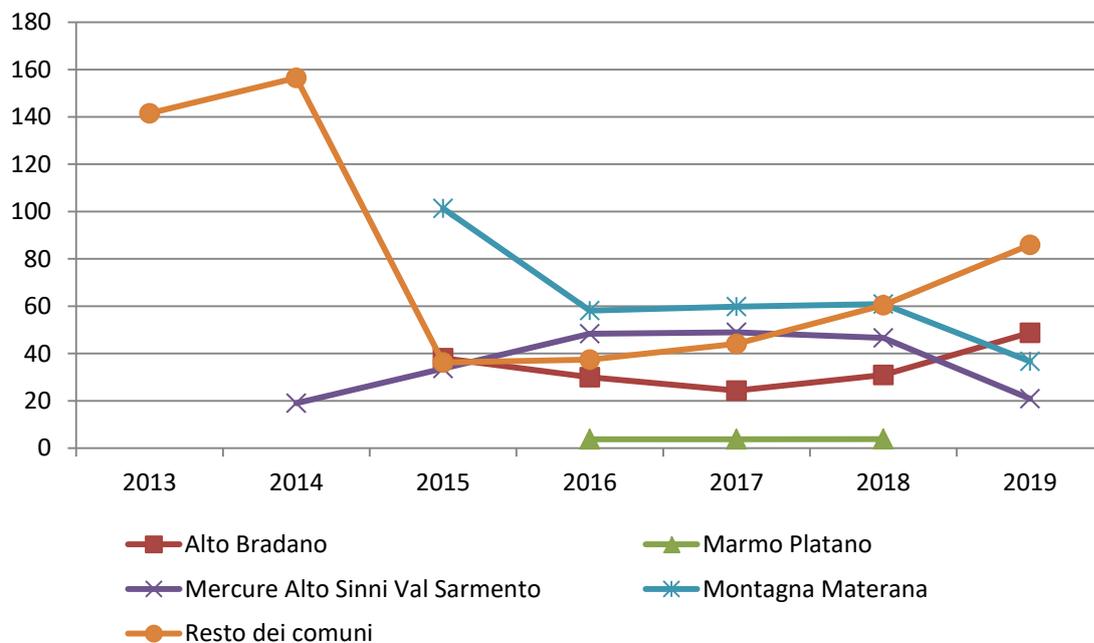
Nella Figura F.26 si riporta l'andamento della spesa pro capite per i finanziamenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). Per Alto Bradano, Marmo Platano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento questi non superano l'ammontare di 50 euro, mentre hanno rilevanza maggiore per Montagna Materana e per i restanti comuni.

**Figura F.25 AMMONTARE IN EURO PRO CAPITE DEL FINANZIAMENTO EUROPEO PER VIABILITÀ E TRASPORTI A VALERE SUL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - DATI OC 2007 - 2019**



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

**Figura F.26 AMMONTARE IN EURO DEL FINANZIAMENTO A VALERE SUL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) - DATI OC 2007-2019**

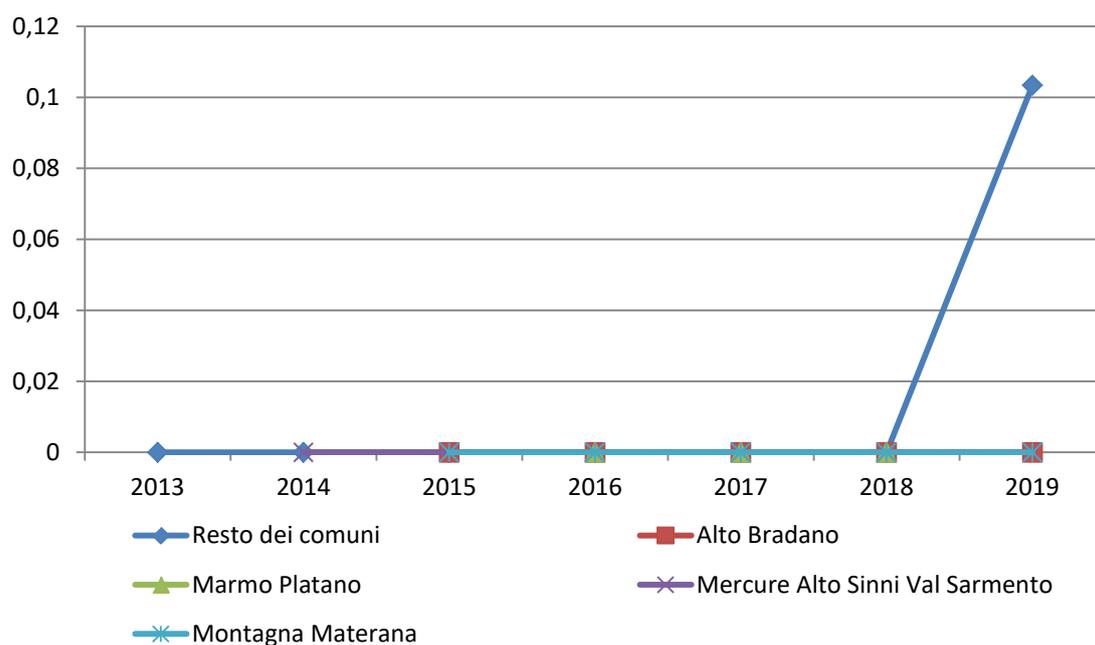


Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## Focus

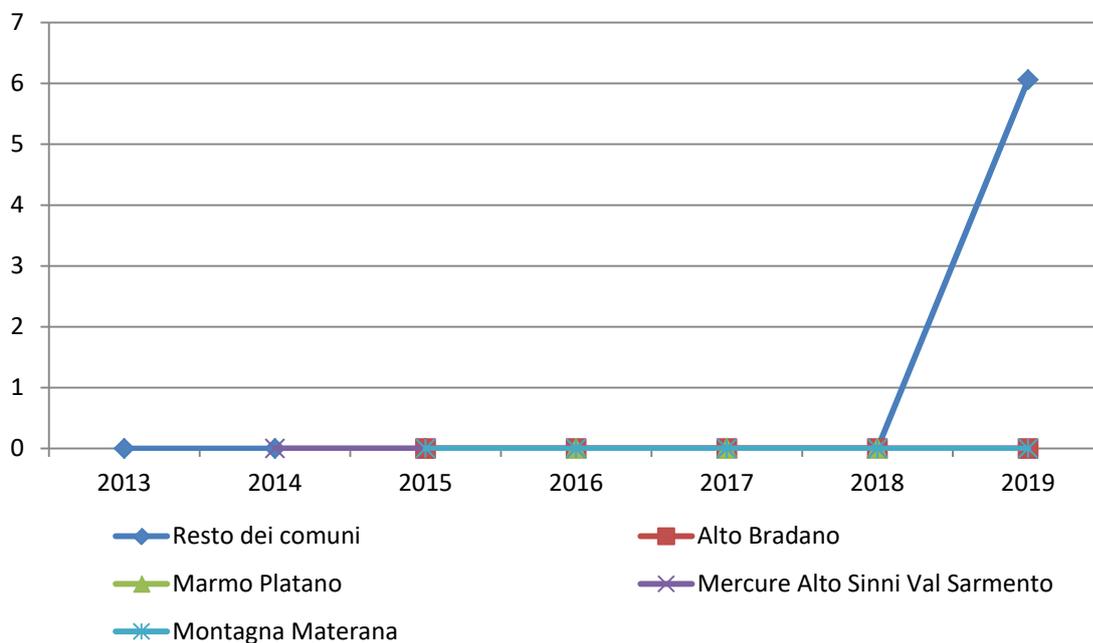
Come già verificato precedentemente con l'analisi per indice di perifericità, la spesa relativa a programmi diversi dal POR, e dunque dai fondi a valere sul FESR, si assesta su livelli estremamente bassi, come è agevole osservare nelle figure seguenti, che aumentano lievemente solo per quanto riguarda i programmi EFF (cfr. Figura F.27), MAT (cfr. Figura F.28) e PAT ( cfr. Figura F.29) se si considera l'aggregato che comprende il resto dei comuni lucani e ancora il programma PAT per l'Area Interna Alto Bradano.

**Figura F.27 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI EFF. DATI OC**



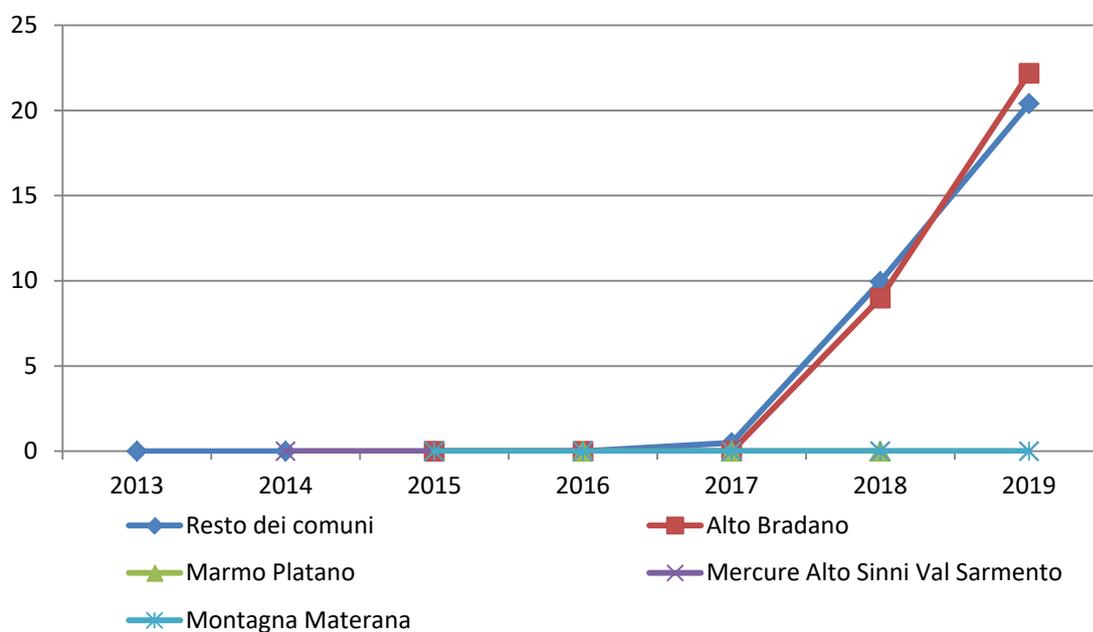
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.28 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI MAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

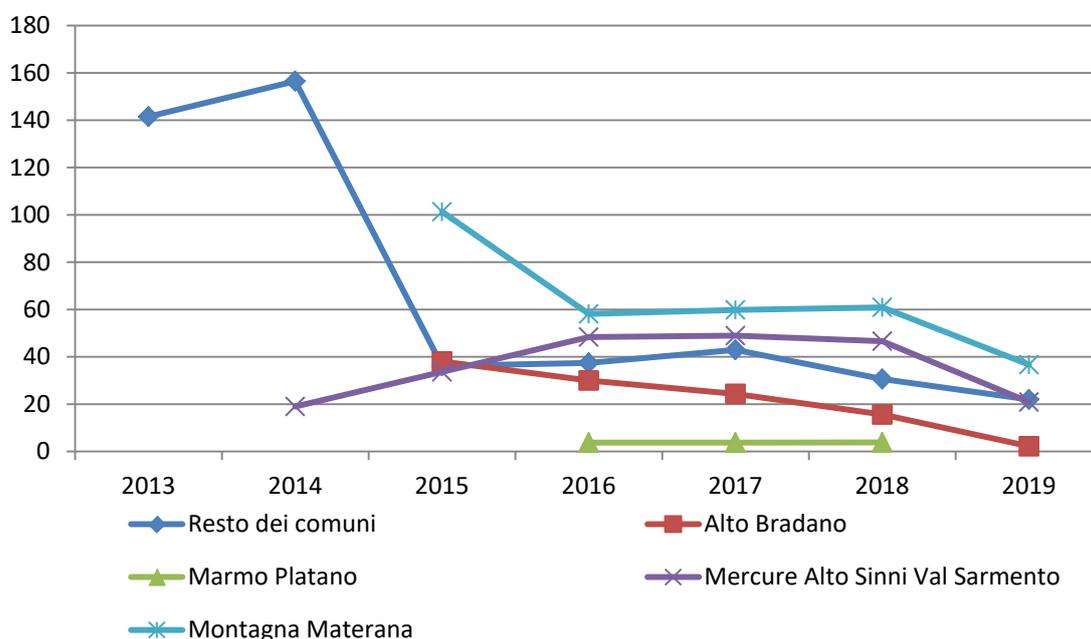
Figura F.29 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## Focus

Figura F.30 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PRO. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

## F.5 CONCLUSIONI

Questo focus prende in esame l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nei comuni della Basilicata per il settore della viabilità e degli altri trasporti. L'analisi è stata condotta sulla base della suddivisione dei comuni così come definita dalla Strategia Nazionale delle Aree Interne, prendendo in considerazione sia la suddivisione per grado di perifericità che le Aree Interne di sperimentazione.

Il caso studio è particolarmente adatto a questo tipo di analisi data l'alta concentrazione in Basilicata di territori che rientrano negli aggregati periferici, secondo gli indicatori definiti dalla SNAI. La seconda motivazione per la quale l'andamento della spesa è stato analizzato secondo i criteri della SNAI è poi legata al settore di interesse: la mobilità infatti è uno dei servizi essenziali che vengono considerati nella Strategia Nazionale nell'ottica di valutare l'appartenenza di un territorio ad un aggregato periferico o centrale.

Da quanto emerge nel recente Piano del Sud 2030, si rileva che per i territori periferici del paese sono state destinate, e altre lo saranno, delle risorse finanziarie volte a facilitare nel prossimo futuro l'inclusione di queste aree nel tessuto economico e sociale del paese. Tali finanziamenti sono sia nazionali, e quindi contenuti nella spesa ordinaria, sia derivanti dalle politiche di coesione con riferimento particolare all'utilizzo di fondi FSC. Questi sono i motivi per cui l'analisi che è stata proposta integra due differenti banche dati: la prima guarda agli andamenti della spesa ordinaria con riferimento all'universo dei dati CPT, la seconda invece è attinente ai finanziamenti comunitari e verifica i livelli di spesa guardando ai dati OC.

L'analisi condotta propone un approfondimento sui flussi di spesa pro capite, sia ordinaria che comunitaria, che tiene conto sia dell'aggregazione dei comuni lucani secondo il loro grado di perifericità (Cintura, Polo, Intermedio, Periferico e Ultra-periferico) sia delle Aree

Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI. Dai risultati dell'analisi non emerge una dinamica univoca per la quale i comuni più periferici registrano livelli di spesa pro capite più alti e inoltre rispetto alle Aree Interne di sperimentazione si osserva una certa variabilità nei trend di spesa. In generale, il trend di spesa ordinaria segue un andamento tendenzialmente decrescente per tutti gli aggregati considerati, mentre la spesa delle politiche di coesione registra andamenti crescenti per aree periferiche e ultra-periferiche, sebbene tali andamenti siano influenzati dall'entità dei singoli progetti.

L'universo dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, risulta essere utile nella comprensione dell'evoluzione delle dinamiche di spesa che hanno interessato e interessano tutt'oggi i comuni, specialmente quelli periferici. Inoltre, nel medio e lungo periodo tali informazioni potranno servire a seguire l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nelle Aree Interne e a valutare le strategie messe in campo dalla stipula degli Accordi di Programma Quadro, che verosimilmente potrebbero determinare un effetto sull'andamento della spesa destinata ai territori coinvolti, anche nel settore in questione.

Il passaggio preliminare all'indagine sui flussi di spesa ha riguardato un'analisi di contesto che ha consentito di estendere l'indagine anche a indici di carattere socio-economico e demografico che non sono inclusi nella definizione dell'indice di perifericità. Tale indicatore infatti tiene conto, per la costruzione degli aggregati, esclusivamente della distanza fisica di un dato territorio da servizi quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie.

Ciò che emerge è che, diversamente da quanto accade nel resto del paese, al Sud e in Basilicata in particolare, in media, all'aumentare del grado di perifericità geografica dei territori si associa un grado di maggiore difficoltà dal punto di vista socio-economico. La mancanza di omogeneità dei territori periferici su scala territoriale, emersa dal confronto tra il dato nazionale e il dato locale mette in dubbio l'adeguatezza del considerare allo stesso modo territori parimenti distanti dai centri di servizi essenziali e tuttavia molto differenti dal punto di vista delle condizioni socio-economiche.

Secondo gli autori di questo focus, al fine di arricchire il discorso sulle aree interne è imprescindibile tenere conto anche di altri elementi che sono costitutivi della divaricazione che persiste tra i centri e le periferie del paese.

Focus

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO: PRIMI RISULTATI DI SPERIMENTAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI DEL PROTOTIPO DI MODELLO ECONOMETRICO DI REGIONAL FORECASTING DELLA REGIONE CAMPANIA

### ABSTRACT

Questo Focus regionale ha come finalità la rappresentazione delle prime risultanze della fase di sperimentazione dell'applicazione al settore dei Trasporti del modello econometrico di Regional Forecasting in corso di realizzazione da parte del gruppo di lavoro costituito dal Nucleo CPT Campania, IFEL Campania ed il Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DISES) dell'Università di Salerno.

Il modello econometrico, giova ribadirlo ancora in fase prototipale, è fondato principalmente sull'utilizzo di dati regionali e riguarda variabili di spesa aggregata misurate a livello regionale (PIL, investimenti pubblici e privati, consumi pubblici, esportazioni) oltre che una modellizzazione dell'offerta aggregata e contiene le relazioni utili alla scomposizione delle grandezze aggregate come valore aggiunto, investimento e occupazione, al livello di dettaglio maggiormente disaggregato (provincia o area metropolitana, in particolare della Campania, settore, genere, condizione professionale, titolo di studio, età).

L'esperimento di stima in questo settore ha riguardato le variabili di spesa pubblica che sono per l'appunto investimenti pubblici relativi al settore dei Trasporti e altri investimenti pubblici, e le variabili di spesa privata, rappresentate dagli investimenti privati. L'applicazione sperimentale al settore dei Trasporti del modello, che accetta l'idea dell'intervento della mano pubblica a sostegno dell'economia, si conclude con una simulazione di tre scenari alternativi nel medio periodo.

Le decisioni di investimento, e più in generale di programmazione finanziaria pubblica locale, sono ovviamente caratterizzate da un delicato, difficile e laborioso processo strategico e decisionale che può essere in una certa misura alleviato da strumenti tecnico-economici che aumentino la profondità di cognizione degli scenari di riferimento, prospettino proiezioni alternative condizionate, e propongano previsioni e simulazioni dinamiche.

Il Nucleo CPT della Regione Campania, insieme alla Fondazione IFEL Campania ed al DISES dell'Università di Salerno, è impegnato nello studio, elaborazione e formulazione di modelli economici ed econometrici previsionali al fine di sperimentarne la funzionalità a sostegno delle attività di programmazione regionale a medio termine, beneficiando del *dataset* CPT e delle risultanze di misurazioni prospettiche di serie storiche e trend aventi come protagoniste le principali variabili economiche (PIL, occupazione, reddito pro capite etc.) sia su base nazionale che regionale, ed altresì disaggregate geograficamente e per ambiti settoriali. Naturalmente i livelli di affidabilità di tali modelli previsionali sono funzione di molteplici fattori, primo fra tutti la quantità, la disponibilità e la qualità dei *dataset*, e tuttavia questi sono da considerarsi *tool* decisionali di grandissima utilità soprattutto quando, in fase di programmazione pluriennale (ad esempio il nuovo ciclo delle Politiche di Coesione che la Regione Campania dovrà affrontare), è doveroso ricorrere ad ogni strumento/tecnologia che permetta di giudicare l'opportunità di una decisione, e/o il peso specifico di una policy in un'opera di ponderazione e prioritizzazione delle scelte strategiche. Pertanto si stima che l'adozione di un modello econometrico che rappresenti accuratamente le peculiarità del territorio campano possa scortare i processi di valutazione delle strategie/misure prese in esame in fase di

programmazione regionale 2021-2027, prospettandone - certo in maniera simulata - l'impatto socio-economico sul tessuto regionale.

Il Nucleo CPT Campania, IFEL Campania ed il DISES continuano a lavorare alla realizzazione di un modello dinamico strutturale settoriale per l'analisi dell'impatto delle politiche economiche sulla struttura produttiva, sociale e demografica dell'area regionale teso a rendere omogenei e quindi comparabili fenomeni, grandezze, stock e flow relativi a contesti e territori diversi, ancorché appartenenti alla stessa regione. Un siffatto modello econometrico svolgerà le proprie elaborazioni settorialmente misurando l'impatto delle politiche di sviluppo economico, politiche dei trasporti, politiche infrastrutturali, politiche del mercato del lavoro, politiche fiscali, politiche industriali e politiche energetiche ed ambientali. In aggiunta il modello consentirà di produrre previsioni di medio e lungo periodo sull'evoluzione della variabili economiche e demografiche facenti parte integrante dello strumento stesso.

Il modello macroeconomico al quale si sta lavorando ha tre caratteristiche salienti:

1. Prima di tutto, è imperniato essenzialmente sull'utilizzazione di dati regionali. Tutte le equazioni sono stimate su dati delle 20 regioni, oppure che contrappongono la Campania al resto del Paese, oppure su dati sub-regionali.
2. Secondariamente, il modello è composto da tre blocchi.
  - Il primo, stimato su dati regionali, riguarda variabili di spesa aggregata misurate a livello regionale (PIL, investimenti pubblici e privati, consumi pubblici, esportazioni).
  - Il secondo blocco, sempre stimato su dati regionali, è relativo alla modellizzazione dell'offerta aggregata mediante le equazioni della Legge di Okun e della Curva di Phillips.
  - Il terzo blocco contiene le relazioni utili alla scomposizione delle grandezze aggregate, in particolare valore aggiunto, investimento e occupazione, al livello di dettaglio maggiormente disaggregato (provincia o area metropolitana, in particolare della Campania, settore, genere, condizione professionale, titolo di studio, età).
3. Infine, il modello sposa una visione keynesiana dell'economia, in cui le variabili di spesa aggregata, tra cui anche la spesa pubblica effettuata in deficit ha la capacità di aumentare la domanda aggregata e il livello di occupazione nell'economia. Quindi, la mano pubblica ha la capacità e il dovere di risolvere problemi di instabilità e aiutare l'economia durante le fasi di recessione.

Più in dettaglio, il primo blocco (relativo alle variabili di spesa aggregata) è volto a stimare le ricadute sul PIL delle regioni italiane di uno shock su due diversi aggregati della spesa pubblica: investimenti pubblici e consumi pubblici, e due importanti variabili del settore privato: gli investimenti privati e le esportazioni.

In seguito ad alcuni tentativi preliminari del DISES, si è scelto di utilizzare per la stima di questo blocco un *Bayesian Random Effect Panel Vector Autoregressive Model* (BPVAR), basato sulla procedura VAR Bayesiana suggerita in Canova e Ciccarelli<sup>67</sup> (2013). Si tratta di un modello Panel VAR con introduzione di *cross-subsectional heterogeneity*, ovvero viene introdotta la possibilità che i coefficienti del modello VAR varino a seconda della regione, sebbene siano derivanti da una distribuzione con media e varianza simile.

---

<sup>67</sup> Canova, F., Ciccarelli, M. (2013). Panel vector autoregressive models: a survey, in VAR Models in Macroeconomics – New Developments and Applications: Essays in Honor of Christopher A. Sims

Il modello BPVAR in forma ridotta può essere rappresentato dalla seguente equazione:

$$y_{it} = \Gamma_i z_i + A_1^1 y_{i,t-1} + \dots + A_i^p y_{i,t-p} + \varepsilon_{i,t} \quad (1)$$

dove  $p = 1, \dots, L$  rappresenta i ritardi delle variabili endogene,  $t = 1, \dots, T$  rappresenta la dimensione temporale,  $i = 1 \dots N$  rappresenta le regioni,  $y_{it}$  rappresenta il vettore delle variabili endogene,  $z_i$  rappresenta un vettore di componenti deterministiche;  $A_i$  e  $\Gamma_i$  rappresentano rispettivamente la matrice dei coefficienti delle variabili endogene e il vettore delle intercette ed entrambi sono specifici per ogni regione. Infine,  $\varepsilon_{i,t}$  è il vettore dei residui, che si distribuisce come una normale con media 0 e varianza  $\Sigma_i$ .

Riordinando per i diversi periodi temporali, e riscrivendo l'equazione (1) in forma compatta avremo:

$$Y_i = X_i \beta_i + \epsilon_i \quad (2)$$

Usando un *random coefficient model*, assumiamo che per ogni unità  $i$ ,  $\beta_i$  può essere espresso come:

$$\beta_i = b + b_i \quad (3)$$

dove  $b_i \sim N(0, \Sigma_b)$  e conseguentemente  $\beta_i \sim N(b, \Sigma_b)$ . Ciò implica sostanzialmente che i coefficienti stimati differiranno rispetto alle regioni, ma deriveranno da una distribuzione con media e varianza simile.

Dato il numero di parametri da stimare ed il limitato volume di dati a disposizione, si è scelto di adottare una procedura d'inferenza che prevede la stima del modello con tecniche Bayesiane e, specificatamente, è stato utilizzato un *hierarchical prior*.<sup>68</sup> La procedura d'inferenza prevede la stima della *marginal posterior distribution* attraverso l'uso del *Gibbs sampling*. Nello specifico, vengono effettuate 20.000 estrazioni della *posterior distribution*, di cui le prime 10.000 vengono considerate come *burn-in draws*, e quindi scartate. Per ogni estrazione viene identificato il modello strutturale attraverso la fattorizzazione di Choleski. L'utilizzo di tale meccanismo di identificazione è molto comune nella letteratura che stima gli effetti della spesa pubblica tramite l'utilizzo di *Vector Autoregressive Models*. Tuttavia, è importante sottolineare come i risultati ottenuti tramite la fattorizzazione di Choleski risentano dell'ordine imposto alle variabili endogene.

Una volta identificato il modello strutturale, vengono derivate le funzioni di risposta all'impulso. Quindi, allo scopo di calcolare un moltiplicatore che sintetizzi l'impatto degli shock di spesa sul PIL regionale, viene utilizzata la seguente formula:

$$\mathcal{M}_H = \frac{\sum_{h=0}^H dPIL(h)}{\sum_{h=0}^H dG(h)} \quad (4)$$

Dove  $h$  rappresenta l'orizzonte temporale  $h = 0, 1, \dots, H$ ,  $dPIL(h)$  è un'approssimazione discreta dell'integrale della risposta all'impulso mediana del PIL per un determinato

<sup>68</sup> Per ulteriori dettagli circa l'implementazione della procedura d'inferenza Bayesiane e riguardo il *prior* utilizzato è possibile consultare Jarociński, M. Responses to monetary policy shocks in the east and the west of Europe: a comparison. In *Journal of Applied Econometrics*, 25(5), 833-868 e (2010) e Canova e Ciccarelli (2013), op.cit.

orizzonte temporale,  $\sum_{h=0}^H dG(h)$  è un'approssimazione discreta dell'integrale della risposta all'impulso mediana della variabile di spesa considerata.

Il primo blocco del modello permette di sottoporre a verifica empirica varie specificazioni del blocco di variabili relative a indicatori di spesa aggregata e PIL. In una prima fase di sperimentazione si è stimato, sulle 20 regioni amministrative italiane nel periodo 1994–2016, un modello con fondi strutturali UE, investimenti pubblici finanziati a livello nazionale e consumi pubblici come variabili di spesa pubblica, investimenti privati come spesa privata, e PIL (Destefanis et al., 2020)<sup>69</sup>.

Il secondo blocco del modello si impenna sulla stima di equazioni regionali per la Legge di Okun e la Curva di Phillips. Il metodo di stima utilizzato dal DISES in questo ambito si basa sullo stimatore Mean Group (MG) dinamico, che consente ai coefficienti di pendenza di differire tra le unità del panel (in questo caso le regioni), allo scopo di modellizzare le potenziali differenze nei parametri di interesse a livello regionale. In effetti, se questi parametri di interesse non sono identici tra regioni, i tradizionali modelli dinamici producono stime inconsistenti e risultati potenzialmente fuorvianti. Al fine di risolvere questo problema, utilizziamo quindi metodi di stima che tengono conto della possibile eterogeneità regionale dei parametri chiave delle equazioni.

La strategia di stima procede come segue:

1. Vengono stimate le relazioni di interesse confrontando:
  - a) lo stimatore MG (Pesaran e Smith, 1995)<sup>70</sup> che consente ai coefficienti di pendenza di differire tra le unità del panel;
  - b) lo stimatore PMG (Shin et al., 1999)<sup>71</sup> che consente all'intercetta, ai coefficienti di breve periodo e alle varianze del termine di errore di differire tra le unità del panel, ma vincola i coefficienti di lungo periodo a essere uguali tra queste unità;
2. Viene quindi sottoposto a verifica quale dei due modelli considerati qui sopra sia meglio equipaggiato per analizzare le relazioni di interesse nelle regioni italiane;
3. Per tenere conto dell'eventuale cross-section dependence tra le unità del panel, si utilizzano nelle stime anche il *Dynamic Common Correlated Effect Model* (Ditzen, 2018)<sup>72</sup>;
4. Infine si interpretano e studiano le cause dell'eterogeneità dei parametri (Eberhardt, 2012)<sup>73</sup>. Ciò corrisponde a sottoporre l'analisi empirica del blocco dell'offerta aggregata a un ulteriore riscontro basato sull'analisi teorica di questo comparto dell'economia.

Il terzo blocco del modello, che può considerarsi un blocco satellite, impennato sulla specificazione di equazioni che facciano da ponte tra gli esiti delle stime presentate qui sopra e variabili di interesse maggiormente disaggregate (per provincia o area metropolitana, in particolare della Campania, settore, genere, condizione professionale,

<sup>69</sup> Destefanis S., Di Serio M., Fragetta M. (2020). Regional multipliers across the Italian regions, WP 3\_238, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Università degli Studi di Salerno.

<sup>70</sup> M. Hashem Pesaran, Ron Smith Estimating long-run relationships from dynamic heterogeneous panels, in *Journal of Econometrics*, Volume 68, Issue 1, July 1995, Pages 79-113

<sup>71</sup> MH Pesaran, Y Shin, RP Smith Pooled mean group estimation of dynamic heterogeneous panels in *Journal of the American Statistical Association* Volume 94, 1999 - Issue 446

<sup>72</sup> Ditzen, J. (2018). Estimating dynamic common-correlated effects in Stata, *Stata Journal*, 18(3), 585-617.

<sup>73</sup> Eberhardt, M. (2012). Estimating panel time series models with heterogeneous slopes, *Stata Journal*, 12, 61-71, 2012.

titolo di studio, età), si basa sulle stime SURE di specificazioni ARDL-ECM dei seguenti gruppi di variabili per ognuno dei sei macrosettori disponibili a livello regionale:

1. agricoltura, silvicoltura e pesca;
2. industria in senso stretto;
3. costruzioni;
4. commercio, alberghi, ristoranti comunicazioni e trasporti;
5. intermediazione monetaria e finanziaria, attività immobiliari, servizi alle imprese e altre attività professionali;
6. altre attività di servizi,

è relativo alla stima della disaggregazione regionale del valore aggiunto settoriale, e per ognuno dei tre macrosettori disponibili a livello provinciale:

1. agricoltura, silvicoltura e pesca;
2. industria;
3. servizi,

è relativo alla stima della disaggregazione provinciale (per la Campania) del valore aggiunto settoriale.

In una prima fase di messa punto del modello i ricercatori del DISES hanno proceduto a calcolare i moltiplicatori cumulati dei diversi tipi di spesa pubblica, trovando che i fondi strutturali dell'UE, rispetto agli altri tipi di spesa pubblica, forniscono i moltiplicatori più grandi e più significativi tra le regioni del Paese. L'efficacia degli investimenti pubblici nazionali e, soprattutto, dei consumi pubblici è più limitata. Risultano anche sostituibilità tra i fondi strutturali dell'UE e altre variabili di spesa, il che è in contrasto con il principio di addizionalità della politica di coesione dell'UE. Un'analisi esplorativa della distribuzione territoriale e per tipo di spesa dei moltiplicatori suggerisce che i valori di questi moltiplicatori sono generalmente più elevati nel Mezzogiorno, e positivamente associati all'esistenza di risorse inutilizzate nonché alle dimensioni dell'economia regionale. In altre parole, regioni più popolate e con un tasso di disoccupazione più elevato tendono ad avere un moltiplicatore più alto. In questa precedente fase di modellizzazione<sup>74</sup> i dati relativi a fondi UE e a investimenti pubblici nazionali provengono dalla Spesa Statale Regionalizzata di fonte Ragioneria Generale dello Stato.

In una seconda fase della sperimentazione è stato possibile effettuare stime analoghe su dati, sostanzialmente provenienti dal Sistema dei Conti Pubblici Territoriali, che permettono di disaggregare gli investimenti pubblici in investimenti relativi al Settore dei Trasporti (strade, ferrovie, porti e aeroporti) e altri investimenti.<sup>75</sup> Un tentativo preliminare di stima in questo settore riguarda un modello in cui le variabili di spesa pubblica sono per l'appunto investimenti pubblici relativi al settore dei Trasporti e altri investimenti pubblici, e le variabili di spesa privata sono rappresentate dagli investimenti privati (il modello VAR è, poi, naturalmente, chiuso dal PIL).

Qui sotto si riportano i valori ottenuti in questo ambito per i moltiplicatori cumulati regionali a un anno, tre anni e cinque anni, per i due tipi di investimenti pubblici. A scopo descrittivo si sono considerate le medie dei valori ottenuti per stime effettuate sul periodo 1995-2016 come già nelle altre fasi di sperimentazione del modello,<sup>76</sup> e per calcolare i

<sup>74</sup> Cfr. Destefanis et al 2020, op.cit.

<sup>75</sup> In questo caso non è però possibile mantenere la disaggregazione della spesa in fondi UE e fondi finanziati al livello nazionale.

<sup>76</sup> Cfr. Destefanis et al 2020, op.cit.

## Focus

moltiplicatori della spesa pubblica ci si è nuovamente<sup>77</sup> basati sull'approccio sviluppato da Gordon e Krenn (2010)<sup>78</sup> e Ramey e Zubairy (2018)<sup>79</sup>.

Nella sottostante tavola si segnalano in **grassetto** i valori dei moltiplicatori significativamente diversi da zero.

REGIONI	Moltiplicatori cumulati Investimenti pubblici in trasporti			Moltiplicatori cumulati Altri investimenti pubblici		
	1 anno	3 anni	5 anni	1 anno	3 anni	5 anni
Piemonte	<b>8,40</b>	<b>7,12</b>	<b>6,58</b>	0,48	<b>0,55</b>	<b>0,58</b>
Valle d'Aosta	1,00	<b>1,10</b>	<b>1,18</b>	-0,48	-0,23	-0,13
Lombardia	-0,25	0,15	0,35	-1,31	-0,73	<b>-0,48</b>
Trentino-Alto Adige	-0,38	0,05	<b>0,27</b>	-0,49	-0,09	<b>0,08</b>
Veneto	1,42	1,43	<b>1,46</b>	-0,60	-0,47	-0,42
Friuli-Venezia Giulia	1,24	1,25	<b>1,30</b>	<b>2,39</b>	<b>1,96</b>	<b>1,78</b>
Liguria	-1,74	-0,95	-0,58	-0,62	-0,22	<b>-0,04</b>
Emilia-Romagna	-0,98	-0,38	-0,09	-0,26	-0,03	0,06
Toscana	<b>3,34</b>	<b>2,85</b>	<b>2,67</b>	0,58	<b>0,66</b>	<b>0,69</b>
Umbria	-4,79	-3,17	-2,44	0,92	<b>0,89</b>	<b>0,88</b>
Marche	-0,87	-0,29	0,00	-0,74	-0,33	<b>-0,15</b>
Lazio	1,51	<b>1,49</b>	<b>1,52</b>	1,07	<b>0,91</b>	0,84
Abruzzo	6,10	<b>5,13</b>	<b>4,71</b>	-0,12	<b>0,15</b>	<b>0,27</b>
Molise	0,02	0,35	<b>0,54</b>	-0,12	0,09	<b>0,19</b>
Campania	<b>3,72</b>	<b>3,18</b>	<b>2,96</b>	<b>1,56</b>	<b>1,35</b>	<b>1,26</b>
Puglia	1,21	<b>1,27</b>	<b>1,32</b>	<b>0,92</b>	<b>0,88</b>	<b>0,86</b>
Basilicata	4,50	3,70	3,35	-0,62	-0,26	-0,09
Calabria	<b>-2,73</b>	-1,68	-1,18	<b>1,04</b>	<b>0,92</b>	<b>0,87</b>
Sicilia	2,60	2,29	<b>2,18</b>	0,23	<b>0,38</b>	<b>0,44</b>
Sardegna	-3,47	-2,30	-1,76	0,50	<b>0,59</b>	<b>0,63</b>

Fonte: elaborazioni degli autori

Come anche in altre elaborazioni del modello<sup>80</sup> dalle risultanze delle analisi condotte, i valori dei moltiplicatori sono generalmente più elevati nel Mezzogiorno. Anche qui, inoltre, regioni più popolate e con un tasso di disoccupazione più elevato tendono ad avere un moltiplicatore più alto. Peraltro, in questa sede è pure possibile notare che, particolarmente nel Mezzogiorno, i moltiplicatori cumulati degli investimenti pubblici in Trasporti sono in generale più alti che quelli degli altri investimenti pubblici.

<sup>77</sup> Cfr. Destefanis et al 2020, op.cit.

<sup>78</sup> Robert J. Gordon & Robert Krenn, 2010. "The End of the Great Depression 1939-41: Policy Contributions and Fiscal Multipliers," NBER Working Papers 16380, National Bureau of Economic Research, Inc.

<sup>79</sup> Valerie A. Ramey and Sarah Zubairy, Government Spending Multipliers in Good Times and in Bad: Evidence from US Historical Data, in Journal of Political Economy, Volume 126, Number 2, April 2018

<sup>80</sup> Cfr. Destefanis et al 2020, op.cit.

Alla luce di questi risultati si è anche effettuato un esercizio di forecast del PIL campano al 2023. Questo esercizio è da prendere con la dovuta cautela, sia per la natura ancora preliminare e prototipale del modello econometrico, che per la particolare situazione macroeconomica creatasi nel 2020 a causa dell'emergenza sanitaria. Tuttavia, esso permette di meglio comprendere le potenzialità del modello qui sviluppato e le implicazioni di policy delle sue stime.

Ai fini di questo esercizio di forecast sono stati utilizzati dati regionali su PIL e investimenti privati di fonte Prometeia (valori effettivi fino al 2019 e previsti per il 2020), mentre per gli investimenti pubblici relativi al settore dei trasporti e gli altri investimenti pubblici sono state prodotte delle previsioni dal 2017 al 2020 mediante un modello ARIMA-X (dove la variabile esogena X sono gli investimenti totali per l'Italia di fonte AMECO).

Partendo dalle serie così generate fino al 2020, sono stati simulati tre scenari a partire dal 2021: uno scenario "di base" nel quale le due componenti degli investimenti pubblici crescono nel 2021 di un ammontare pari alla loro crescita media del periodo 2015-2020, e due scenari alternativi nei quali le due componenti degli investimenti pubblici deviano rispetto a questa baseline del + o - 20%.

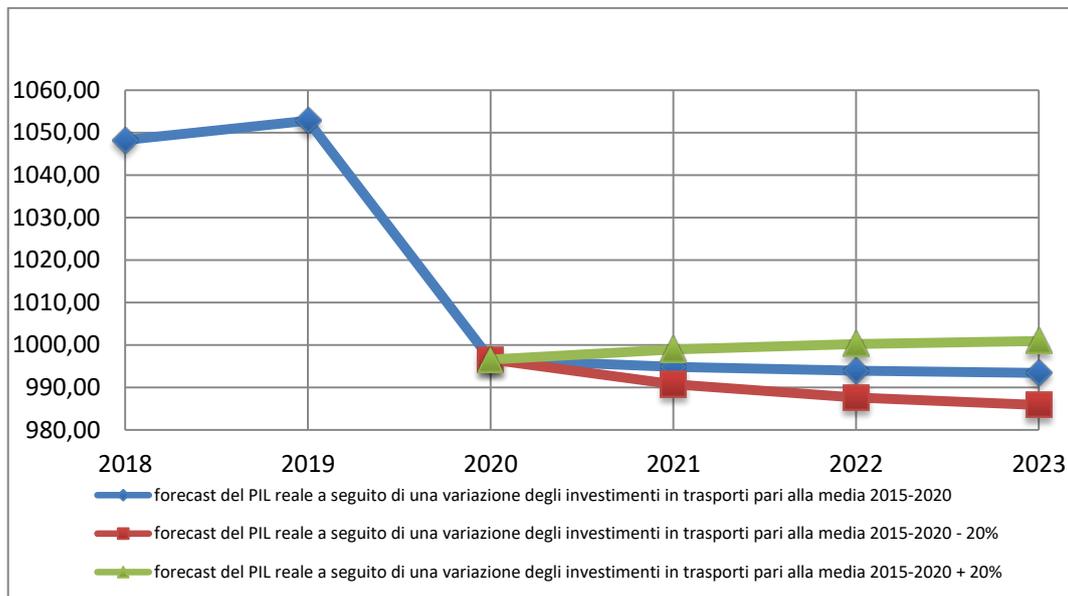
**Tabella F.1 FORECAST PIL REALE A SEGUITO VARIAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN TRASPORTI**

ANNO	Forecast PIL reale a seguito di una variazione degli investimenti in trasporti pari alla		
	media 2015-2020	media 2015-2020 - 20%	media 2015-2020 + 20%
<b>2018</b>	1048,25		
<b>2019</b>	1052,80		
<b>2020</b>	996,55	996,55	996,55
<b>2021</b>	994,84	990,73	998,94
<b>2022</b>	993,92	987,63	1000,21
<b>2023</b>	993,40	985,85	1000,94

*Fonte: elaborazioni degli autori*

Focus

Figura F.1 FORECAST PIL REALE A SEGUITO VARIAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN TRASPORTI



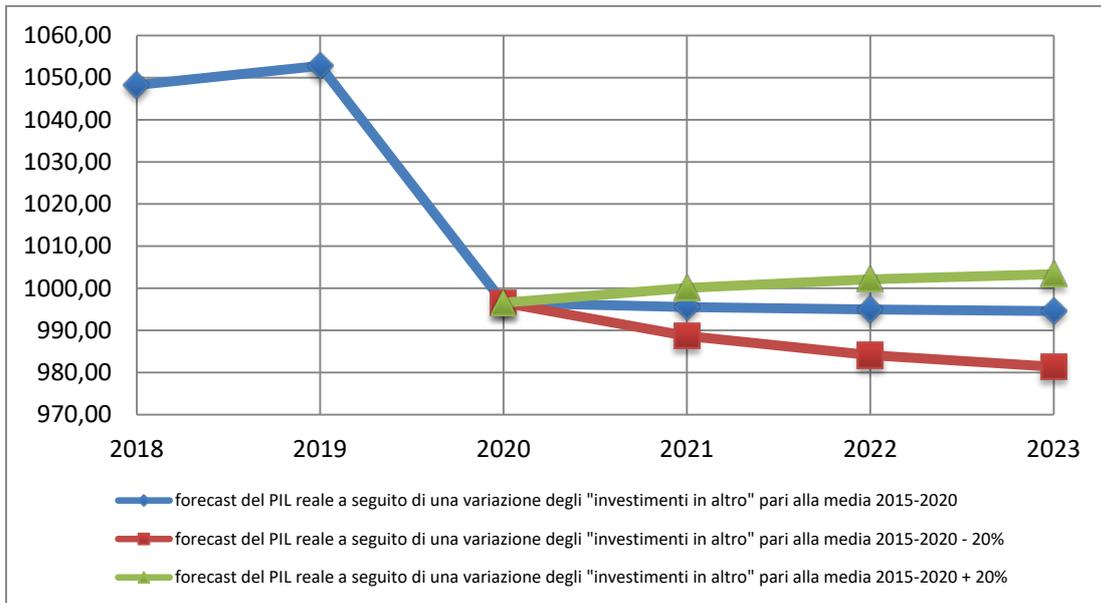
Fonte: elaborazioni degli autori

Tabella F.2 FORECAST PIL REALE A SEGUITO VARIAZIONE DEGLI ALTRI INVESTIMENTI PUBBLICI

ANNO	Forecast PIL reale a seguito di una variazione degli altri investimenti pubblici pari alla		
	media 2015-2020	media 2015-2020 - 20%	media 2015-2020 + 20%
2018	1048,25		
2019	1052,80		
2020	996,55	996,55	996,55
2021	995,54	988,66	1000,07
2022	994,95	984,11	1002,11
2023	994,60	981,34	1003,34

Fonte: elaborazioni degli autori

Figura F.2 FORECAST PIL REALE A SEGUITO VARIAZIONE DEGLI ALTRI INVESTIMENTI PUBBLICI



Fonte: elaborazioni degli autori

I risultati ottenuti sinora hanno interessanti implicazioni di politica economica: risulta evidente come un, seppur parziale, recupero del PIL campano dopo lo *shock* negativo del 2020 non può prescindere da una crescita degli investimenti maggiore di quella verificatasi nell'ultimo quinquennio. Si conta quindi di continuare ad effettuare la stima della disaggregazione regionale e provinciale (per la Campania) degli investimenti pubblici nei sei settori, divisi anche per classi di *asset*, definita da apposite equazioni regionali e provinciali. Prima però di sviluppare appieno il Piano di lavoro sarà opportuno procedere ad ulteriori verifiche, che tengano conto di differenti misurazioni delle variabili di interesse e specificazioni del modello di base. È al momento in corso la ricerca di specificazioni che possano utilizzare in modo appropriato le informazioni esistenti sui flussi commerciali delle 20 regioni. Se questo è abbastanza semplice per quanto riguarda esportazioni e importazioni estere, permangono invece alcuni problemi relativi ai flussi interregionali, per i quali sono attualmente al vaglio alcune possibili soluzioni.

## BIBLIOGRAFIA

Canova F., Ciccarelli M. (2013). Panel vector autoregressive models: a survey, in VAR Models in Macroeconomics - New Developments and Applications: Essays in Honor of Christopher A. Sims, European Central Bank, Frankfurt am Main.

Destefanis S., Di Serio M., Fragetta M. (2020). Regional multipliers across the Italian regions, WP 3\_238, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Università degli Studi di Salerno.

Ditzen J. (2018). Estimating dynamic common-correlated effects in Stata, *Stata Journal*, 18(3), 585-617.

Eberhardt M. (2012). Estimating panel time series models with heterogeneous slopes, *Stata Journal*, 12, 61-71.

Gordon R. J., Krenn R. (2010). The end of the great depression 1939-41: Policy contributions and fiscal multipliers. No 16380, NBER Working Papers from National Bureau of Economic Research, Inc.

Jarociński M. (2010). Responses to monetary policy shocks in the east and the west of Europe: a comparison. *Journal of Applied Econometrics*, 25(5), 833–868.

Pesaran M.H., Smith R. (1995) Estimating long-run relationships from dynamic heterogeneous panels, in *Journal of Econometrics*, Volume 68, Issue 1, July 1995, Pages 79-113

Pesaran M.H, Shin Y, Smith R, (1999) Pooled mean group estimation of dynamic heterogeneous panels in *Journal of the American Statistical Association* Volume 94, 1999 - Issue 446

Ramey V.A., Zubairy S., (2018) Government Spending Multipliers in Good Times and in Bad: Evidence from US Historical Data, in *Journal of Political Economy*, Volume 126, Number 2, 850–901, April 2018

Shin,Y., Pesaran,M. H., Smith R. (1999). Pooled Mean Group Estimation of Dynamic Heterogeneous Panels. *Journal of the American Statistical Association*, 94, 621-634.

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE DEGLI ALTRI TRASPORTI NEL LAZIO ATTRAVERSO I DATI CPT

### ABSTRACT

Il Focus regionale ha come finalità la rappresentazione del settore degli “Altri Trasporti” nel Lazio, integrando più fonti informative e diversi piani di analisi. Si comincia con un approfondimento sui dati regionali del Sistema CPT, le cui principali evidenze mostrano che la spesa totale primaria netta per trasporti di PA e SPA nel Lazio è stata nel 2018 di 3,9 miliardi di euro; all’interno della PA, sono le amministrazioni locali (AL) a rivestire un ruolo di primo piano, in particolare a partire dal 2011. In media nell’intero periodo la spesa corrente primaria è poco più del 74% della spesa totale la voce più rilevante nell’ambito di quella corrente è costituita dagli acquisti di beni e servizi, che pesano per oltre il 70% del totale nell’arco dell’intero periodo esaminato. La spesa per il personale infine pesa mediamente per poco meno del 12% del totale.

Segue poi un focus legato al fatto che il sistema di finanziamento del TPL ha sperimentato negli ultimi anni significativi cambiamenti, che hanno riguardato sia l’entità delle risorse coinvolte che le regole di governance, compreso l’assetto dei rapporti tra Stato e Amministrazioni territoriali. In particolare, oltre all’excursus normativo, sono riportati e descritti i riferimenti per la Regione Lazio.

Nell’ultimo paragrafo si intende infine dare una descrizione sintetica dello stato del TPL nel Lazio nel 2017: secondo l’Osservatorio sul TPL del MIT sono attivi 194 affidamenti, di cui 191 sono relativi al servizio Auto/Metro/Tranvie, 2 a quello Ferroviario e 1 a quello di navigazione. La gran parte dei contratti (174, pari a circa il 90% del totale) è affidato in modalità diretta. I contratti affidati tramite gara sono, a loro volta 13 (il 6,7% del totale), mentre quelli in house sono appena 7 (il 3,6% del totale).

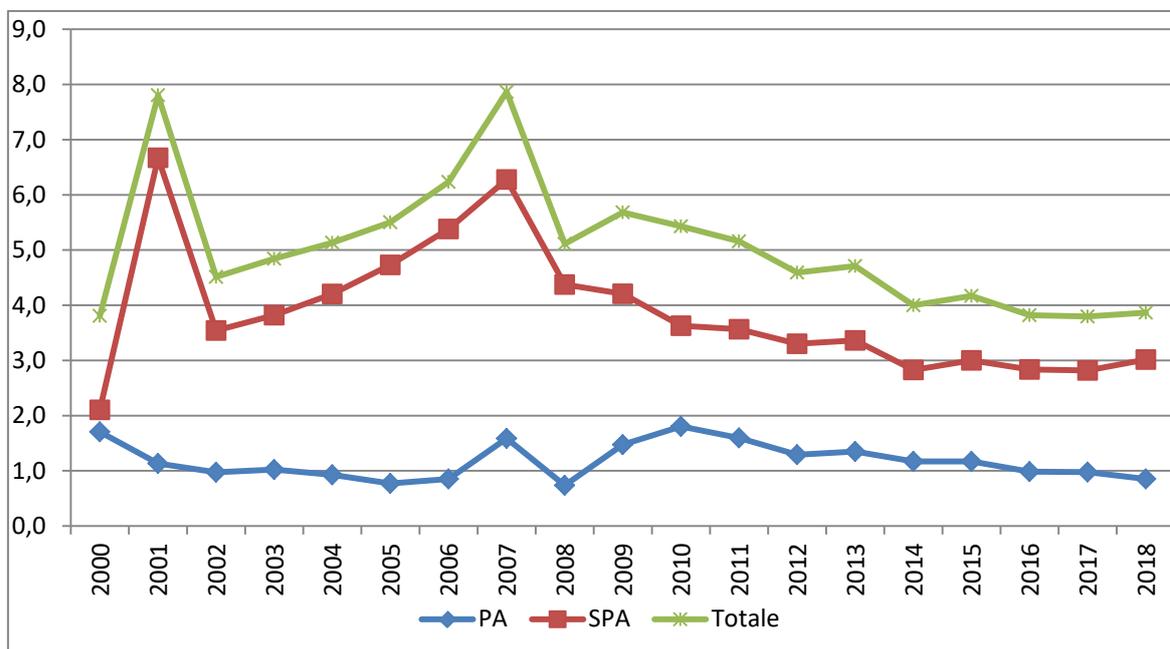
### F.1 LA SPESA NEL SETTORE DEI TRASPORTI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (PA) E DEL SETTORE PUBBLICO ALLARGATO (SPA)

La spesa totale primaria netta per trasporti di PA e SPA nel Lazio è stata nel 2018 di 3,9 miliardi di euro<sup>81</sup>. La sua evoluzione tra il 2000 e il 2018 può essere distinta in due fasi (Figura F.1.1).

---

<sup>81</sup> Per spesa totale primaria netta intendiamo la spesa al netto degli interessi passivi (per quanto riguarda le spese correnti) e delle partecipazioni azionarie e conferimenti e della concessione di crediti (relativamente a quelle in conto capitale).

**Figura F.1.1 SPESA COMPLESSIVA NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LIVELLO DI GOVERNO NEL LAZIO (2000-2018) (MILIARDI DI EURO)**

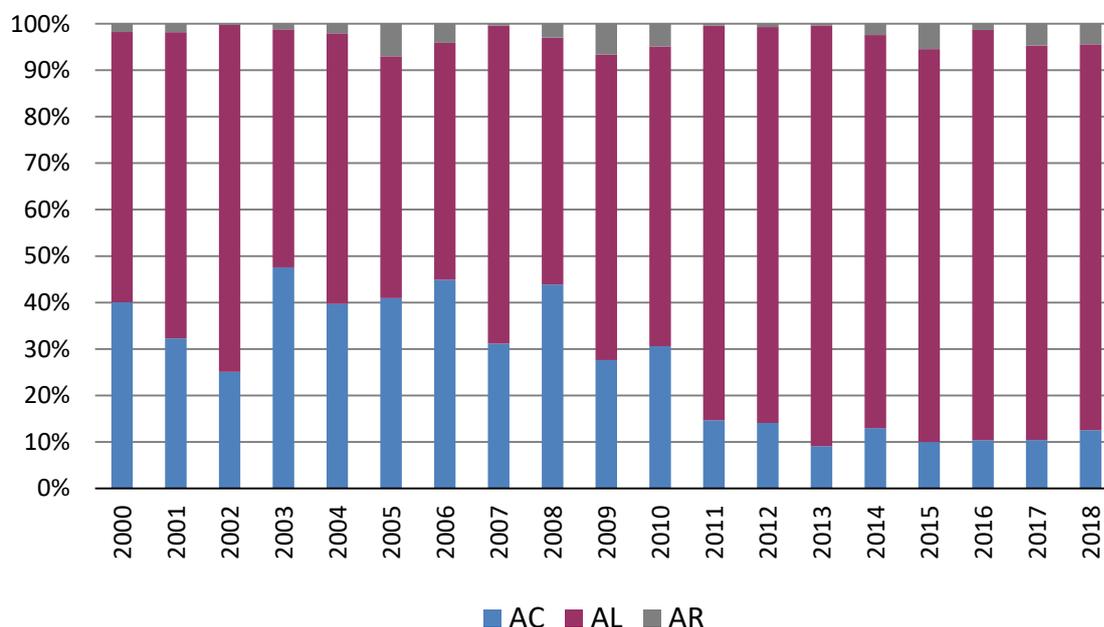


Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

Nella prima, 2000-2007, la spesa cresce, facendo segnare i due punti di massimo nel 2001 e nel 2007 (rispettivamente 7,8 e 7,9 miliardi di euro). Aumenta in questo periodo la spesa del SPA, che raggiunge nel 2007 l'importo di 6,3 miliardi di euro, mentre quella della PA resta sostanzialmente stazionaria. La seconda fase, dal 2008 ad oggi, è invece caratterizzata da una riduzione della spesa. Nel 2008 la spesa si riduce di 2,8 miliardi rispetto a quella dell'anno precedente; rimane sostanzialmente stazionaria fino al 2011, per poi riprendere a ridursi fino a raggiungere l'importo di 3,9 miliardi di euro nel 2018. Più nel dettaglio, la dinamica decrescente è più forte per il SPA, la cui spesa si riduce rispetto al livello del 2007, di 3,3 miliardi di euro, mentre quella della PA di 700 milioni. In tal modo, l'incidenza della spesa della PA scende dal 44,7% del 2000 al 14,4% del 2008 per poi ritornare a salire attestandosi alla fine sul 22% del totale.

All'interno della PA, sono le amministrazioni locali (AL) a rivestire un ruolo di primo piano, in particolare a partire dal 2011 (Figura F.1.2). Fino al 2010 il 36,7% della spesa è stato, in media, intermediato dalle amministrazioni centrali (AC), che però negli anni successivi hanno ridotto il loro peso (12,5% nel 2018). Decisamente più marginale il ruolo delle amministrazioni regionali (AR) (2,8% del totale in media).

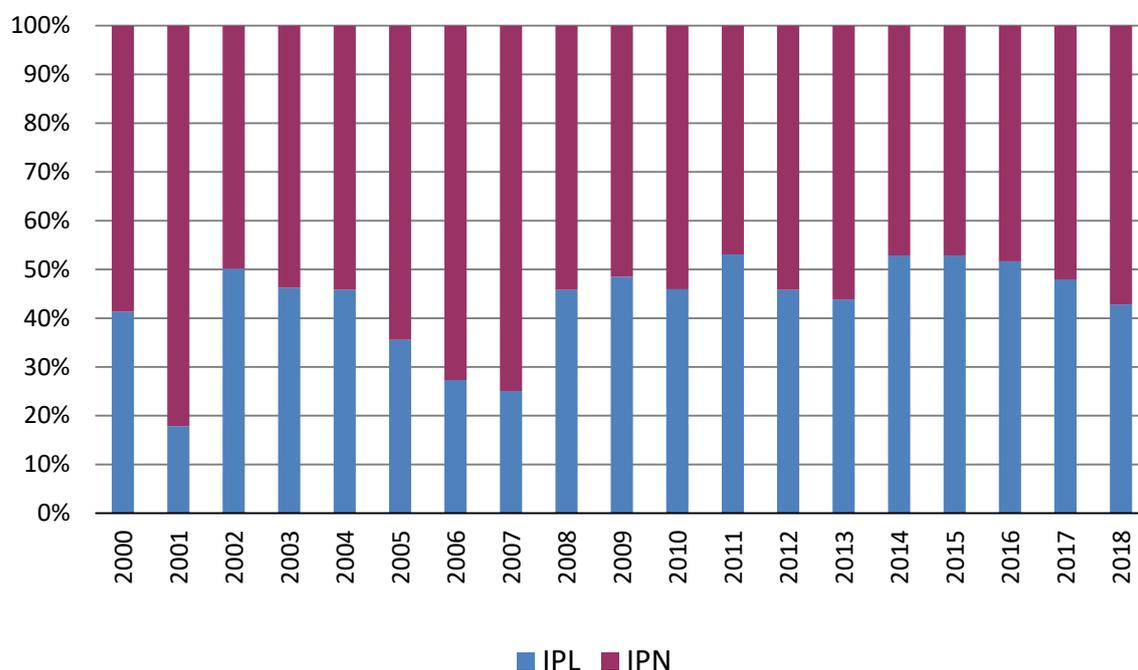
Figura F.1.2 COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLA PA NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER LIVELLO DI GOVERNO NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

Nel SPA il 56,8% della spesa complessiva dell'intero periodo è stata sostenuta dalle imprese pubbliche nazionali (IPN) (Figura F.1.3). Fino al 2010 la spesa di tali enti è stata per ciascun anno superiore a quelle delle imprese pubbliche locali (ad eccezione del 2002 quando è stata praticamente in linea). Successivamente, la distribuzione diviene più equilibrata, anche se, come già detto, in concomitanza con una riduzione della spesa complessiva.

**Figura F.1.3 LA SPESA DELLA SPA NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER AMMINISTRAZIONE NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)**



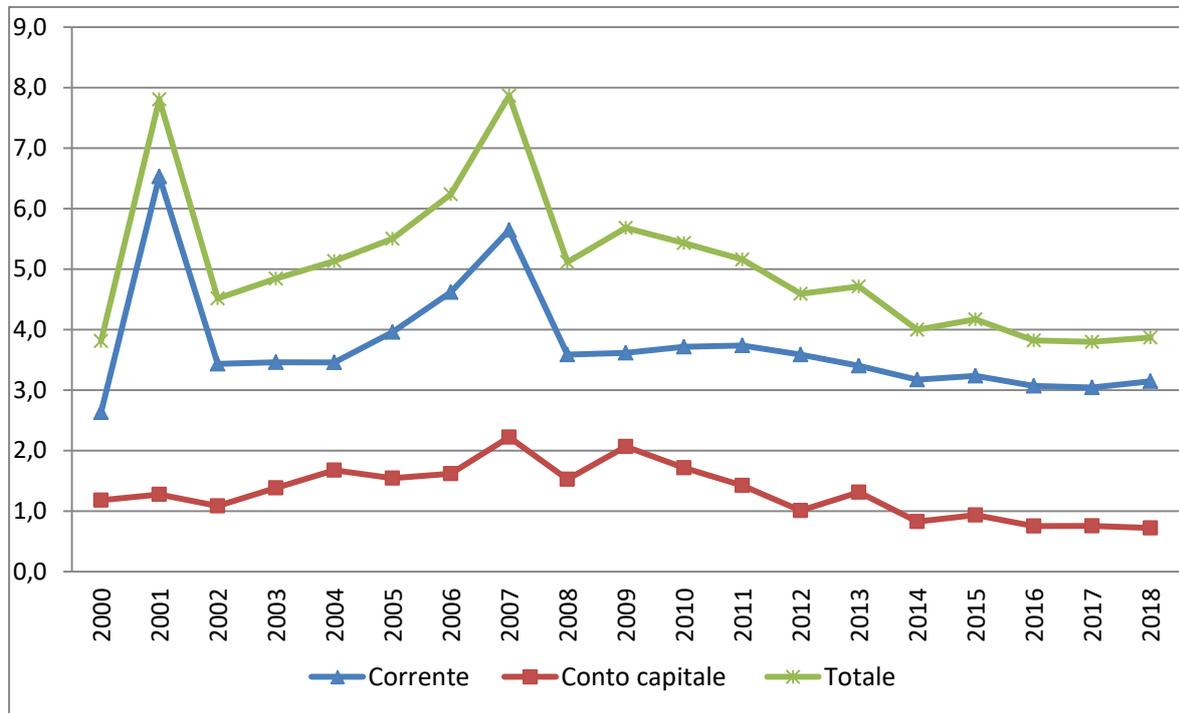
Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

### F.1.1 LA SPESA CORRENTE E IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI

In media nell'intero periodo la spesa corrente primaria è poco più del 74% della spesa totale (Figura F.1.4). Esaminandone la dinamica, si vede che essa cresce fino al 2007, per poi ridursi significativamente (di 2,1 miliardi di euro) l'anno seguente; rimane, sostanzialmente stazionaria fino al 2011, per poi ritornare a ridursi, in modo tutto sommato contenuto e graduale. La spesa in conto capitale netta, invece, aumenta fino al 2009, per poi ridursi quasi costantemente fino a raggiungere nel 2018 un importo poco superiore ai 700 milioni di euro. Il suo peso, sia pur con un andamento oscillante, raggiunge il suo massimo nel 2009 (36,4% del totale), per poi ridursi di circa la metà nel 2018 (18,6%).

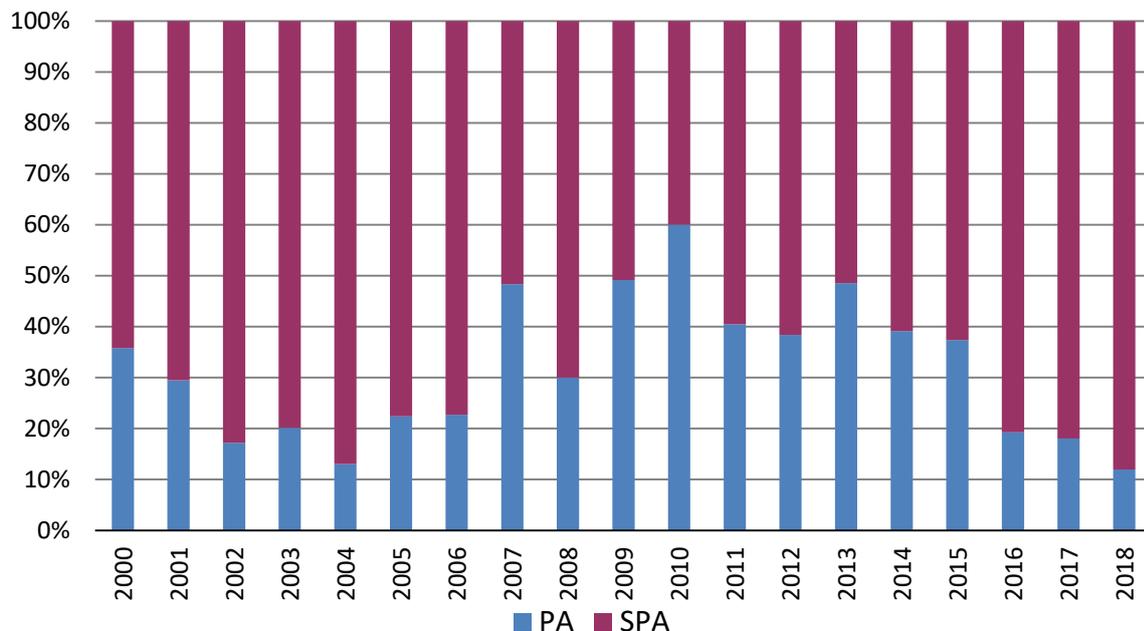
Poco più del 30% della spesa in conto capitale è, in media dell'intero periodo esaminato, intermediata dalla PA (Figura F.1.5). Dopo essersi ridotta negli anni 2000-2004, tale quota ha ripreso a crescere fino a raggiungere il valore massimo nel 2010 (60% del totale) per poi ritornare a ridursi fino a toccare il 12% nel 2018.

**Figura F.1.4 SPESA COMPLESSIVA NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER TIPOLOGIA NEL LAZIO (2000-2018) (MILIARDI DI EURO)**



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

**Figura F.1.5 LA SPESA IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DELLA PA E DEL SPA NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)**



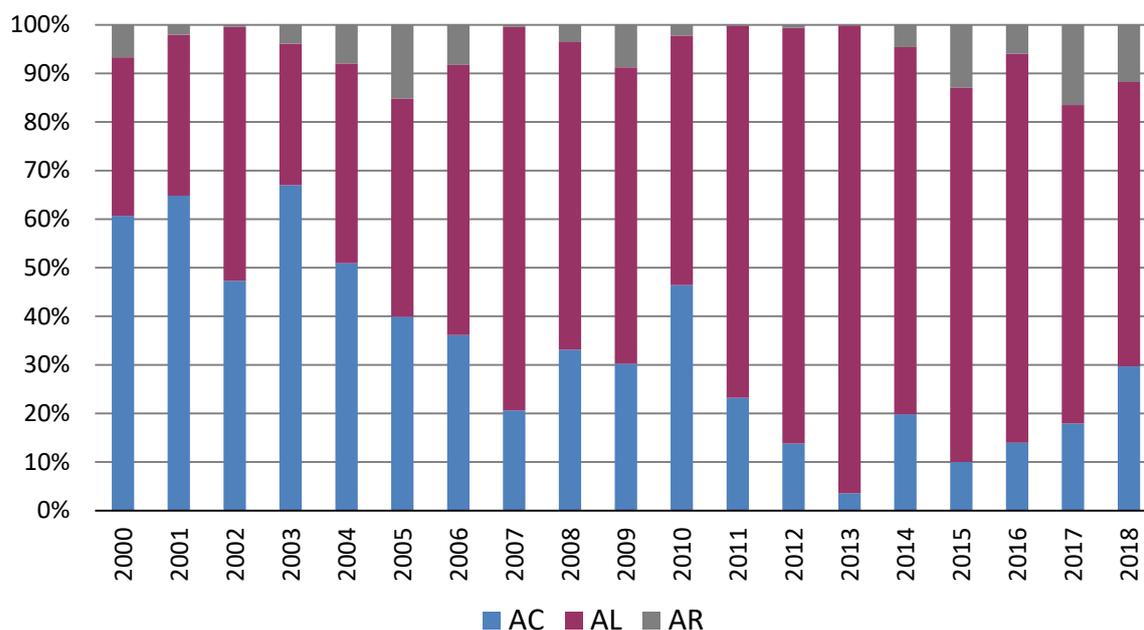
Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

In media, oltre il 60% della spesa della PA è stato intermediato dalle amministrazioni locali, mentre la quota delle amministrazioni centrali, che era stata nei primi anni oltre la

## Focus

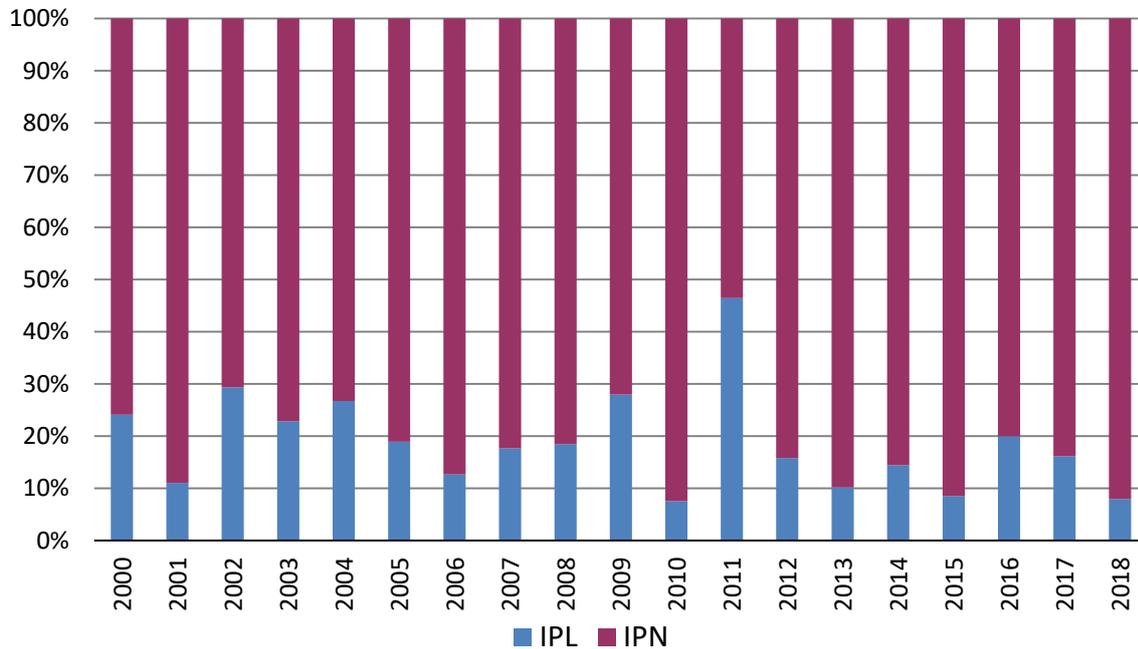
metà del totale, è stata pari a un terzo (Figura F.1.6). Marginale, quindi, il ruolo delle amministrazioni regionali, la cui spesa è stata pari in media al 5,9% del totale (sebbene nell'ultimo biennio sia salita oltre il 14%). Tra gli enti del SPA le IPN hanno intermediato in media dell'intero periodo oltre l'80% della spesa in conto capitale (nel quadriennio 2015-2018 tale percentuale è stata di circa l'87%). Quella delle IPL, infine, è stata particolarmente elevata nel 2011 quando ha raggiunto l'importo di circa 400 milioni di euro (il 46,5% dell'intera spesa di quell'anno).

**Figura F.1.6 LA SPESA IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DELLA PA PER LIVELLO DI GOVERNO NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)**



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

**Figura F.1.7 LA SPESA IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DEL SPA PER LIVELLO DI GOVERNO NEL LAZIO (2000-2018)(IN % DEL TOTALE)**



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

### F.1.2 LE PRINCIPALI CATEGORIE ECONOMICHE DELLA SPESA PER ALTRI TRASPORTI NELLA PA

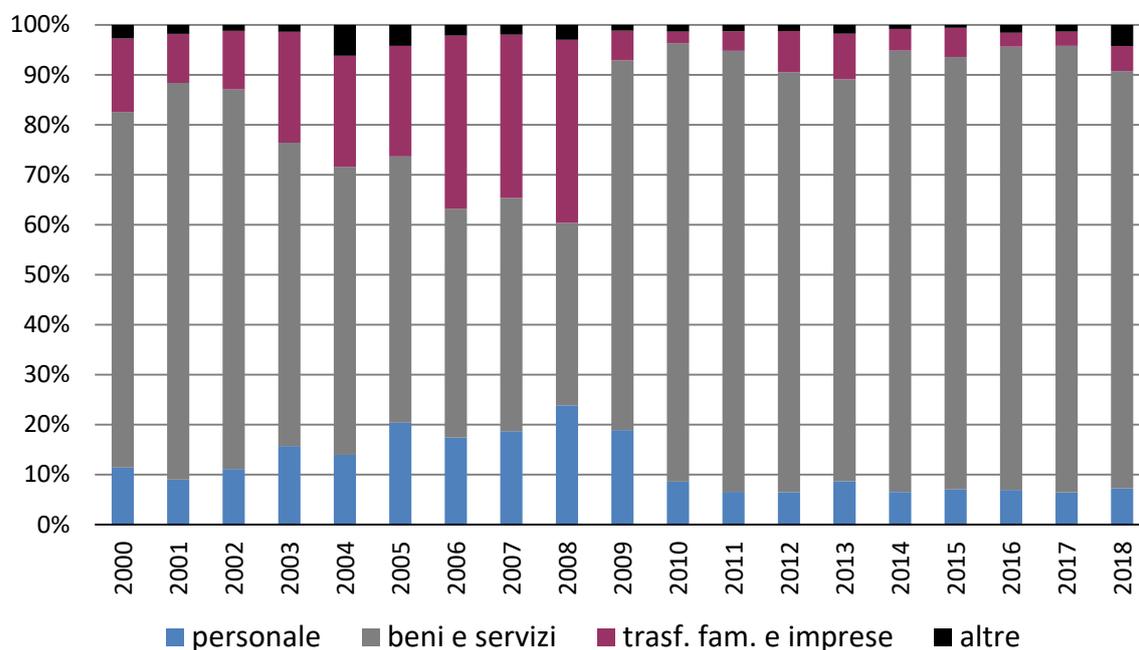
Esaminando più nel dettaglio la spesa della PA, la voce più rilevante nell'ambito di quella corrente è costituita dagli acquisti di beni e servizi, che pesano per oltre il 70% del totale nell'arco dell'intero periodo esaminato e per oltre l'86% in quello 2010-2018 (Figura F.1.8)<sup>82</sup>. La spesa per il personale infine pesa mediamente per poco meno del 12% del totale: in particolare, la sua incidenza si contrae significativamente a partire dal 2010 (dal 16% registrato negli anni 2000-2009 si riduce al 7,2% negli anni successivi), a causa soprattutto della maggiore spesa per beni e servizi che si è registrata a partire da quell'anno<sup>83</sup>.

<sup>82</sup> La spesa per l'acquisto di beni e servizi è largamente intermediata dalle amministrazioni locali (l'83,6% del totale in media del periodo).

<sup>83</sup> La spesa per il personale si concentra soprattutto nelle Amministrazioni centrali (il 79,5% in media dell'intero periodo).

## Focus

**Figura F.1.8 LA SPESA CORRENTE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DELLA PA PER CATEGORIA ECONOMICA NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)**

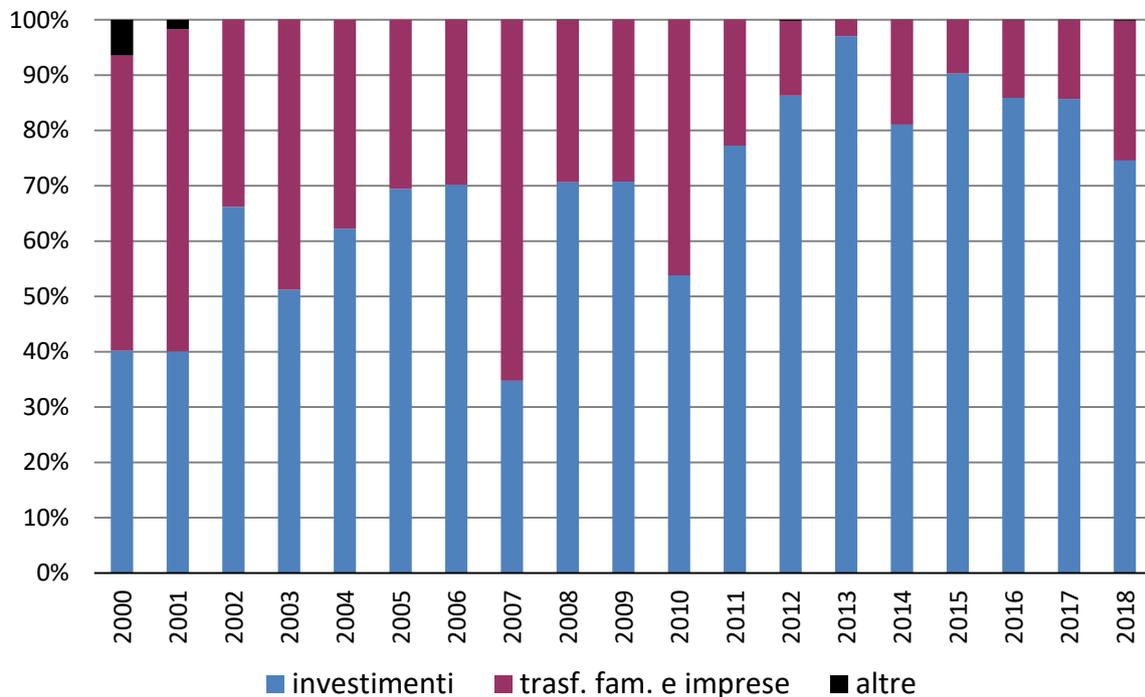


Fonte: elaborazioni CER su dati CPT

Gli investimenti sono la componente più rilevante della spesa in conto capitale, pari in media nell'intero periodo al 68,8% del totale (Figura F.1.9). Va d'altra parte evidenziato che gli investimenti dopo un periodo di crescita, in cui hanno raggiunto un valore superiore ai 700 milioni di euro nel 2009, si sono progressivamente ridotti fino ad attestarsi nel triennio finale su un importo medio di circa 102 milioni di euro<sup>84</sup>.

<sup>84</sup> La spesa per investimenti è in gran parte attivata dalle amministrazioni locali (in media dell'intero periodo l'83,6% del totale).

**Figura F.1.9 LA SPESA IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DELLA PA PER CATEGORIA ECONOMICA NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)**



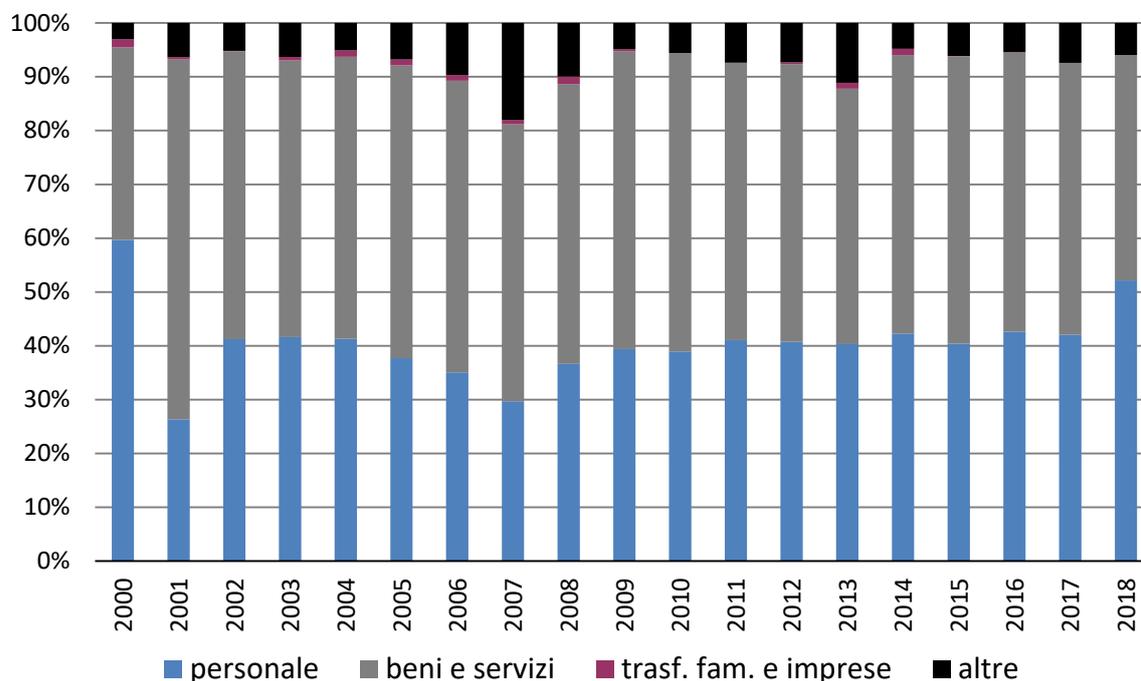
Fonte: elaborazioni CER su dati CPT

Passando ad esaminare la spesa corrente del SPA (Figura F.1.10), poco più del 90% del totale è costituita dall'acquisto di beni e servizi e dalla spesa per il personale (rispettivamente il 51,7% e il 40,5% del totale in media dell'intero periodo). Il resto della spesa è costituito essenzialmente dalle altre spese correnti che raggiungono il valore più elevato nel 2007 (926 milioni di euro, pari al 18%) e si riducono progressivamente negli anni successivi (143 milioni di euro nel 2018, pari al 6% del totale).

Passando a considerare la spesa in conto capitale, infine, anche per il SPA gli investimenti sono la componente più rilevante, che copre il 93,1% del totale (Figura F.1.11). I trasferimenti, infine, sono costituiti solo da quelli destinati alle famiglie e alle istituzioni sociali e raggiungono, considerando l'intero arco di tempo in esame, un'incidenza media del 6%.

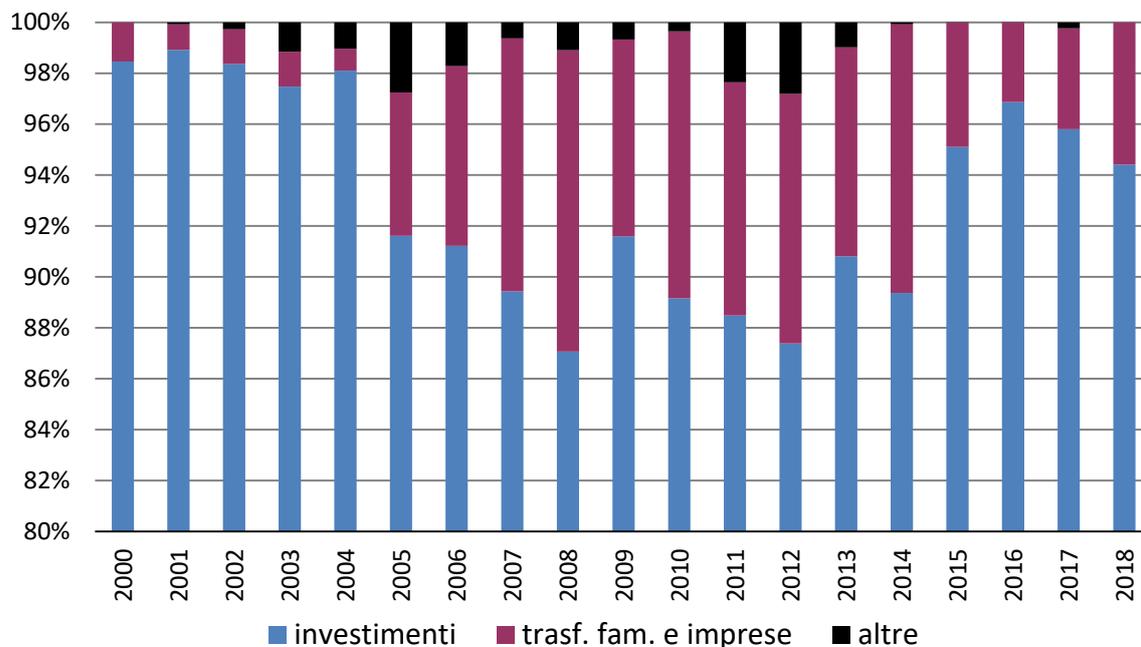
Focus

Figura F.1.10 LA SPESA CORRENTE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DEL SPA PER CATEGORIA ECONOMICA NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT

Figura F.1.11 LA SPESA IN CONTO CAPITALE NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI DEL SPA PER CATEGORIA ECONOMICA NEL LAZIO (2000-2018) (IN % DEL TOTALE)



Fonte: elaborazioni CER su dati CPT.

## F.2 IL FONDO NAZIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E I CRITERI DI RIPARTIZIONE TRA LE REGIONI

Il sistema di finanziamento del TPL ha sperimentato negli ultimi anni significativi cambiamenti, che hanno riguardato sia l'entità delle risorse coinvolte che le regole di *governance*, compreso l'assetto dei rapporti tra Stato e Amministrazioni territoriali.

Nel capitolo si intende descrivere il meccanismo di finanziamento vigente, chiarirne la dimensione economica e il contributo relativo degli Enti coinvolti.

### F.2.1 IL FONDO NAZIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO.

Il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, o più precisamente per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, compreso quello ferroviario (FTPL), è stato istituito dalla legge di stabilità per il 2013 (LS 2013)<sup>85</sup>. Il Fondo TPL rappresenta il principale strumento con cui lo Stato finanzia il settore<sup>86</sup>. La LS 2013 stabiliva l'ammontare delle risorse disponibili e definiva il quadro di riferimento generale di funzionamento del Fondo, rimandando a successivi interventi legislativi la definizione più precisa e dettagliata di aspetti particolari, come i criteri di riparto delle risorse tra le regioni.

Il quadro così definito è rimasto sostanzialmente invariato fino alla metà del 2017, quando è stato oggetto di una profonda revisione. In quell'occasione, oltre a ridefinire l'ammontare delle risorse - poi successivamente riviste - le modalità di finanziamento e di erogazione alle regioni, sono stati profondamente rivisti i criteri di riparto tra le regioni e i relativi meccanismi premiali/sanzionatori. L'applicazione di tali nuove modalità di riparto regionale è stata progressivamente posticipata: da ultimo il Decreto fiscale di "accompagnamento" della legge di bilancio 2020, ne ha previsto l'applicazione a partire da quest'anno<sup>87</sup>.

La LS 2013 definiva puntualmente l'ammontare del Fondo per il 2013 e per gli anni successivi (4.463 milioni di euro nel 2013, a 4.929 milioni nel 2014 e, a decorrere dal 2015, 4.919 milioni di euro<sup>88</sup>). Prevedeva inoltre che il Fondo fosse alimentato da una compartecipazione al gettito delle accise sulla benzina (compresa quella senza piombo) e sul gasolio per autotrazione. L'idea, sembra, fosse quella di definire sulla base del gettito atteso (e iscritto nel relativo capitolo di bilancio dello stato) un'aliquota di compartecipazione che consentisse di conseguire l'ammontare di risorse prefissato. Tuttavia, tale impostazione cede il passo all'idea di fissare ex ante delle aliquote di compartecipazione e di consentire che lo stesso ammontare venisse rideterminato sulla base dell'andamento di tale gettito con la conseguenza di provocare scostamenti rispetto alle previsioni iniziali e fluttuazioni nella dimensione del fondo stesso<sup>89</sup>. In particolare, nel

<sup>85</sup> Cfr. L. 228/2012, articolo 1, comma 301.

<sup>86</sup> Al finanziamento del trasporto pubblico locale sono dedicati più fondi dello Stato, tra cui quelli per il rinnovo dei mezzi di trasporto e del trasporto rapido di massa. Nello stesso tempo nelle diverse leggi di bilancio hanno trovato posto diversi interventi di finanziamento destinati alle Regioni, i cui servizi di trasporto presentavano squilibri finanziari, a causa dei debiti pregressi.

<sup>87</sup> Cfr. DL 124/2019, convertito nella L. 157/2019, art. 47, comma 1.

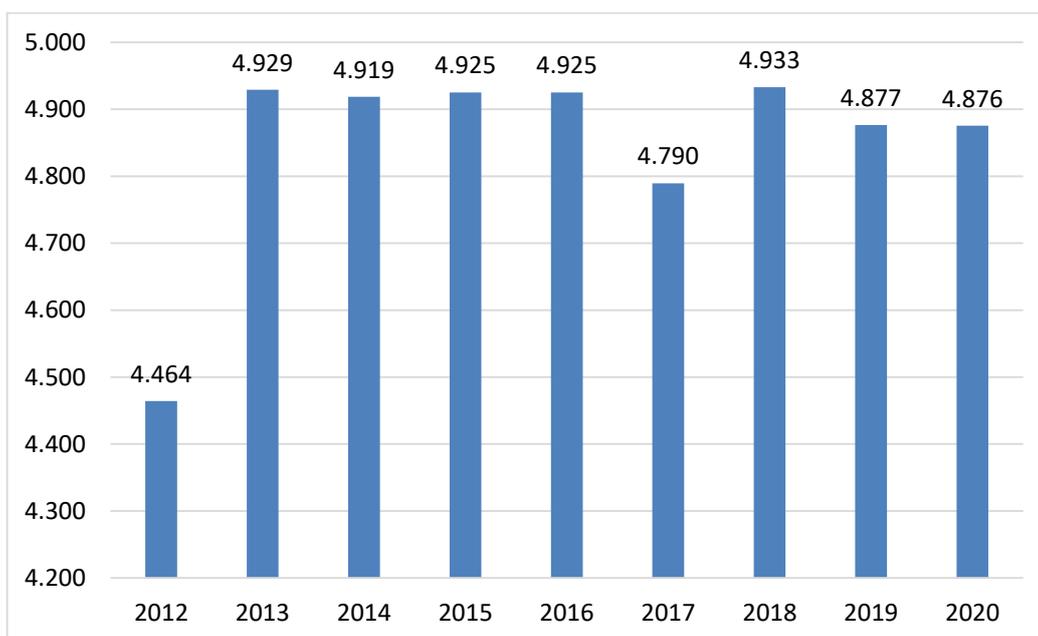
<sup>88</sup> Cfr. L. 228/2012, articolo 1, comma 301. Più precisamente, veniva preso come riferimento il livello degli stanziamenti previsti nel 2012 e si stabiliva di incrementarlo di 465 milioni di euro per il 2013, di 443 milioni per il 2014 e di 507 milioni annui a decorrere dal 2015

<sup>89</sup> il DPCM 26 luglio 2013 stabiliva tali aliquote pari al 19,7% nel 2013, al 19,6% nel 2014 e al 19,4% a decorrere dal 2015. Lo stesso DPCM, inoltre, stabiliva che la dotazione stessa del fondo veniva rideterminata sulla base del gettito, con la conseguenza della necessità di ricorrere a conguagli.

## Focus

2016 una dinamica decrescente dei consumi di benzina e gasolio ha comportato una riduzione di circa 74 milioni di euro rispetto all'anno precedente, a cui si è posto rimedio reintegrando il fondo delle risorse derivanti dalle penalizzazioni (cfr. oltre) comminate alle regioni nell'anno precedente<sup>90</sup>. In modo analogo, anche nel 2017 la riduzione dei consumi previsti di carburanti hanno comportato una revisione al ribasso dell'ammontare del Fondo, di circa 65 milioni di euro rispetto all'anno prima. Proprio per rendere certa la dotazione finanziaria del fondo, si è quindi deciso di "slegarne" l'ammontare dalle dinamiche delle accise sui carburanti e di fissarlo ex ante e in modo indipendente a 4.789,5 milioni di euro nel 2017 e a 4.932,6 milioni negli anni successivi. Ma la successiva legge di bilancio, quella per il 2018, ne ha rivisto nuovamente gli importi, incrementando l'ammontare del fondo per il 2018 di "soli" 500 mila euro e riducendolo negli anni successivi, rispettivamente di 56 milioni di euro per il 2019 e di 57 milioni a decorrere dal 2020. Scendendo nei dettagli, da una parte il fondo è stato incrementato di 500 mila euro nel 2018, di 2 milioni di euro per il 2019 e di 1 milione per il 2020<sup>91</sup>, quale contributo per il potenziamento delle misure necessarie a garantire il primo soccorso ai passeggeri nei casi di emergenza; dall'altra, però, è stato ridotto di 58 milioni di euro a decorrere dal 2019<sup>92</sup>. Nella Figura F.2.1 abbiamo riportato la dotazione del Fondo dal 2012 ad oggi (la dotazione del 2016 è stata ricalcolata incrementandole per le penalizzazioni redistribuite).

**F.2.1 LA DOTAZIONE DEL FONDO NAZIONALE PER IL TPL (2012-2020) MILIONI DI EURO**



(\*) Nel 2016 l'ammontare del Fondo è stato corretto per l'ammontare delle penalizzazioni redistribuite

Fonte: Elaborazioni CER su Documenti Ufficiali.

Per quanto riguarda le modalità di trasferimenti effettivi delle risorse del Fondo alle regioni, infine, il meccanismo in vigore prevede che, in attesa del decreto di riparto, l'80%

<sup>90</sup> Cfr. DL 113/2016, art. 10.

<sup>91</sup> Cfr. L. 205/2011, art. 1, comma 79 (che però dice fino al 2020).

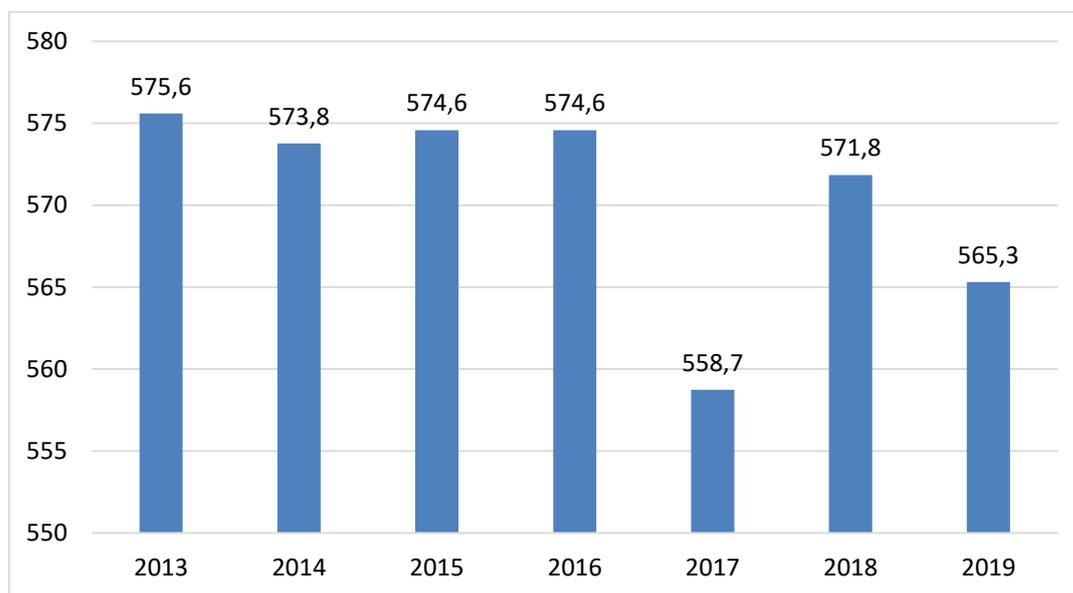
<sup>92</sup> Cfr. L. 205/2017, Sezione seconda, Definanziamenti. La riduzione del fondo va a compensare il costo delle nuove agevolazioni fiscali sulle spese per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale previsti dalla stessa legge all'art. 1, c. 28.

del fondo sia anticipato alle regioni con cadenza mensile, sulla base delle quote attribuite a ciascuna regione l'anno precedente<sup>93</sup>.

## F.2.2 LA QUOTA DEL FONDO TPL DELLA REGIONE LAZIO.

L'importo spettante a ciascuna regione è stabilito sulla base di specifici criteri individuati dalla legge, con la previsione di meccanismi sanzionatori, nel caso di mancato raggiungimento di determinati obiettivi (per una disamina delle variazioni dei criteri di riparto nel tempo, cfr. Appendice 1). Nella Figura F.2.2 abbiamo riportato l'ammontare delle risorse ricevute dalla Regione Lazio.

### F.2.2 LE RISORSE DEL FONDO TPL PER LA REGIONE LAZIO MILIONI DI EURO



Fonte: Elaborazioni CER su Documenti Ufficiali.

## F.2.3 I CRITERI DI RIPARTO REGIONALE

I criteri di riparto delle risorse del Fondo tra le regioni a statuto ordinario (RSO) si sono modificati, come detto, dal 2013 ad oggi. Se vogliamo, tali cambiamenti sono stati dettati dall'esigenza di spingere le regioni a migliorare l'efficienza e l'efficacia del servizio, rafforzando l'impianto della ripartizione originario che, come vedremo, pure perseguiva tale finalità attraverso meccanismi di premialità e di penalizzazioni. E' invece rimasta immutata la destinazione di una quota (0,025%) del fondo alla copertura dei costi dell'Osservatorio sul TPL, deputato a verificare i dati economici e di attività del servizio presso ciascuna regione.

All'origine, i criteri di riparto tra le RSO sono stati stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013. Tale decreto stabiliva che la ripartizione tra le RSO avvenisse secondo definite percentuali, per così dire "storiche". Ma mentre per il 90% del fondo tale ripartizione era libera, cioè non condizionata dal raggiungimento di definiti obiettivi di efficientamento e miglioramento del servizio, per il restante 10% l'erogazione era soggetta a tale requisito. Gli obiettivi

<sup>93</sup> In precedenza, la quota "anticipata" era pari al 60%.

inizialmente definiti erano: a) un servizio più idoneo, più efficiente ed economico per il soddisfacimento della domanda; b) progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico (derivanti dalla vendita del servizio) e costi operativi; c) progressiva ricomposizione dell'offerta in relazione alle esigenze della domanda; d) definizione di livelli occupazionali appropriati e, infine, e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica<sup>94</sup>. Le procedure definite per la redistribuzione di tale quota "premiata" prevedevano che il 60% di questa sarebbe stata erogata in corrispondenza del raggiungimento dell'obiettivo b), il 30% in relazione agli obiettivi a) e c) e il 10% in relazione all'obiettivo d)<sup>95</sup>. Il decreto stabiliva, inoltre, che la quota premiata aumentasse ogni due anni del 2%, con la conseguente riduzione di quella "libera" e che le percentuali di riparto tra le regioni fossero sottoposte a una modifica ogni tre anni. Infine, si prevedeva di destinare le risorse non erogate a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi definiti, alla realizzazione di investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi del trasporto anche ferroviario regionale o al finanziamento di ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore (riparto biennale).

Tale quadro è rimasto invariato fino al 2017, se si escludono la modifica - molto lieve, a dire il vero - delle percentuali di riparto "storiche" della cosiddetta quota "incondizionata"<sup>96</sup> e della regolamentazione delle sanzioni che, a partire dal 2015, vengono comminate sull'anticipazione del 60% dell'anno successivo e non sul "saldo" del 40% dell'anno in corso, come era previsto originariamente<sup>97</sup>. Nel 2017, poi, due riforme in rapida successione hanno modificato l'impostazione originaria. La prima, in realtà, aggiornava le modalità con cui si doveva verificare il raggiungimento o meno degli obiettivi posti alla base della cosiddetta quota premiata<sup>98</sup>. La seconda, contenuta nel DL 50/2017, modificava molto più radicalmente il quadro originario. Tale riforma che sarebbe dovuta entrare in vigore nel 2018 è stata posticipata e il recente DL 124/2019 ne ha previsto l'applicazione a partire da quest'anno. Secondo la nuova normativa<sup>99</sup>, il 10% del fondo verrà ripartito tra le regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e del loro incremento (rispetto al 2014, considerato come anno base) mentre un altro 10% sulla base dei costi *standard*. Si stabilisce, inoltre, di incrementare tali quote di un ulteriore 5% annuo fino a portarle al 20%. La parte residua del fondo, al netto della quota dello 0,025% destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL, verrà distribuita nel 2020 secondo i criteri di riparto attualmente in vigore per la quota incondizionata e, a partire dal 2021, sulla base dei livelli adeguati di servizio, ossia coerenti con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda e l'eliminazione di duplicazioni di servizi, che dovranno essere definiti entro quest'anno da un apposito decreto del MIT di concerto con il MEF.

Si prevede, comunque, una clausola di salvaguardia con la finalità che a seguito della nuova disciplina di riparto una regione debba sopportare un forte riduzione delle risorse a sua disposizione. In particolare, si esclude che ciascuna regione possa subire una perdita di risorse superiore al 5% di quelle ricevute l'anno precedente e, più in generale, che nei

---

<sup>94</sup> DPCM 11 marzo 2013, art. 1.

<sup>95</sup> DPCM 11 marzo 2013, art. 2.

<sup>96</sup> Conferenza unificata del 5 agosto 2014.

<sup>97</sup> DPCM 7 dicembre 2015.

<sup>98</sup> DPCM 26 maggio 2017.

<sup>99</sup> DL 50/2017, art. 27 e DL 124/2019, art. 47, comma 1. Nel frattempo, la ripartizione è avvenuta secondo i criteri previsti dal DPCM del 26 maggio 2017, con le correzioni dovute alla necessità di considerare in sede di riparto gli effetti delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana. Su questo, cfr DL 50/2017 art. 27, comma 2-bis e DL 124, art. 47, c. 1, b).

primi cinque anni di applicazione della nuova disciplina, superiore al 10% rispetto a quelle del 2015.

Infine, per quanto riguarda le penalizzazioni, a partire dal prossimo anno saranno pari al 15% dei corrispettivi dei contratti di servizio, per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare o non sia pubblicato il bando di gara.

### F.3 IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DELLA REGIONE LAZIO

#### F.3.1 ASPETTI GENERALI

Il sistema tariffario integrato (STI) è un particolare schema contrattuale che coinvolge diversi operatori di trasporto pubblico e che offre agli utenti la possibilità di utilizzare con un unico titolo di viaggio i mezzi di trasporto di differenti modalità e vettori ad un prezzo che non dipende dal numero di mezzi utilizzati e/o eventuali trasbordi), ma solo dalla "quantità" di trasporto acquistata.

L'integrazione tariffaria è d'altra parte solo l'ultimo tassello dell'intero impianto necessario alla realizzazione di un STI, che richiede anche un'integrazione infrastrutturale, ossia la realizzazione di fermate, parcheggi, stazioni, ecc. e un'integrazione modale, ossia il coordinamento delle diverse modalità di trasporto, in modo che all'utente sembri di "viaggiare su di un unico mezzo"<sup>100</sup>.

I motivi che possono portare alla realizzazione di un STI sono sostanzialmente tre, ossia 1) razionalizzare la rete dei servizi, che senza un coordinamento tra vettori, infrastrutture e modalità attive su un medesimo territorio può comportare inefficienze nell'uso delle risorse; 2) agevolarne l'utilizzo, evitando all'utente l'acquisto di titoli di viaggio diversi (con conseguenti code, maggiori costi ...) attese alle fermate (in assenza di un adeguato coordinamento di modalità e vettori diversi) e eventualmente riduzione dei trasbordi; e 3) di ridurre le esternalità, ossia l'inquinamento atmosferico e acustico e la congestione stradale.

La realizzazione di un STI pone, ovviamente, numerosi problemi, di ordine "tecnico" (definizione delle zone in cui organizzare il territorio di riferimento, coordinamento tra i vettori e le modalità) di "governance", ossia della scelta del soggetto a cui delegare il controllo e la gestione, e di tipo economico (definizione dei titoli di viaggio e delle relative tariffe). Un ruolo peculiare riveste la questione della scelta del criterio con cui ripartire tra le aziende partecipanti i ricavi della tariffazione integrata. In generale, a tale scopo si utilizzano uno o una combinazione di più criteri, che sono l'offerta garantita da ciascun operatore (vetture-km o posti-km), gli utenti serviti (passeggeri-km), effettivi o anche stimati mediante indagini specifiche, e i ricavi storici di ciascun vettore. Tale scelta oltre a impattare sui bilanci delle singole aziende coinvolte, influisce anche sulla capacità del sistema di divenire più efficiente e soddisfacente. È evidente che la scelta di uno dei primi due criteri, o di una loro combinazione, può incentivare, a differenza di quello "storico", le aziende a allargare l'offerta e a riorganizzarsi in modo da aumentare la platea di utilizzatori.

Un ultimo aspetto da considerare è l'impulso della realizzazione di un STI sull'ampliamento della domanda. A questo riguardo, le evidenze empiriche sono significativamente scarse. A tal riguardo si segnala lo studio di Fitzroy e Smith sui STI

---

<sup>100</sup> Cfr. Piacenza - Carpani, 2004, Sistemi tariffari integrati nel trasporto pubblico locale. Un'analisi delle esperienze in Italia, p. 3.

introdotti in Svizzera dalla metà degli anni '80 che, mediante la stima di un modello econometrico di domanda di trasporto pubblico, trovano un impatto positivo sulla domanda, con incrementi compresi tra l'1 e il 26% a seconda della città e del tipo di 'innovazione' tariffaria<sup>101</sup>.

### F.3.2 LA TARIFFAZIONE INTEGRATA NELLA REGIONE LAZIO

Il sistema tariffario integrato (cosiddetto METREBUS) nasce sul finire del 1994, sulla base dell'integrazione di distinte modalità di trasporto urbano (bus, tram, metropolitana e ferrovie locali) e regionale (treno e autobus)<sup>102</sup>. Le tre aziende coinvolte, ATAC, TRENITALIA e COTRAL, nello stesso anno (29 novembre 1994) siglano una Convenzione in cui affidano ad ATAC il ruolo di "mandataria con rappresentanza" e l'anno successivo danno vita ad un Consorzio di gestione, con il compito di controllare la produzione chilometrica di ciascun partecipante e di ratificare la ripartizione degli introiti, che viene però sciolto tre anni dopo. Nel 1997 (il 23 dicembre) viene, quindi, sottoscritta una seconda convenzione che sebbene provvisoria nelle intenzioni è ancora oggi in vigore. Tale convenzione attribuisce ad ATAC la gestione dell'integrazione tariffaria con mandato con rappresentanza, ossia l'attività di gestione e rendicontazione contabile dei corrispettivi da erogare agli altri partner (cosiddetta funzione di *clearing*). Negli anni seguenti le relazioni tra ATAC e suoi *partner* sono state caratterizzate da diversi motivi di contrasto, che sono sfociati in "contenziosi incrociati", su cui hanno pesato anche i tagli al finanziamento statale del settore che hanno reso per i due *partner* "squilibrato e non remunerativo" l'esistente meccanismo di ripartizione dei ricavi delle tariffe integrate<sup>103</sup>. Alla fine del 2015, la Regione Lazio ha avviato la realizzazione di un centro servizi del TPL mediante un sistema integrato di bigliettazione elettronica, con l'obiettivo di portare (tramite Astral s.p.a), entro l'anno successivo, il sistema regionale di *clearing* e l'intero sistema di tariffazione integrato sotto il suo controllo<sup>104</sup>. Alla fine del 2016 la Regione Lazio, il Comune di Roma e le tre aziende coinvolte nel sistema integrato si sono accordate sull'*iter* che dovrebbe portare al trasferimento della gestione del *clearing*, all'individuazione di nuovi criteri di riparto dei ricavi del sistema e alle iniziative necessarie per il suo rilancio<sup>105</sup>.

Scendendo più nel dettaglio, il sistema consente di viaggiare indifferente sui mezzi delle tre aziende coinvolte secondo le caratteristiche di ciascun titolo di viaggio, biglietto e/o abbonamento. Il prezzo a carico dell'utente, come detto, non è legato al numero dei vettori utilizzati e non è direttamente proporzionale alla lunghezza del tragitto percorso, ma dipende dal numero di zone attraversate. L'intero territorio regionale, infatti, è suddiviso in sei zone concentriche (A, B, C, D, E, F), che diventano sette se si tiene conto che quella relativa al comune di Roma conta per due (Figura F.3.1).

Ciascun comune della regione è inserito in una sola zona, mentre ogni zona comprende più di un comune (con le eccezioni appena dette di Roma). In tal modo, il prezzo a carico

<sup>101</sup> Cfr. Piacenza - Carpani, 2004, cit. p. 6.

<sup>102</sup> L'atto costitutivo è rappresentato dalla Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 8171 del 18/10/1994.

<sup>103</sup> Cfr. ATAC, Bilancio di Esercizio al 31.12.2018, p. 34

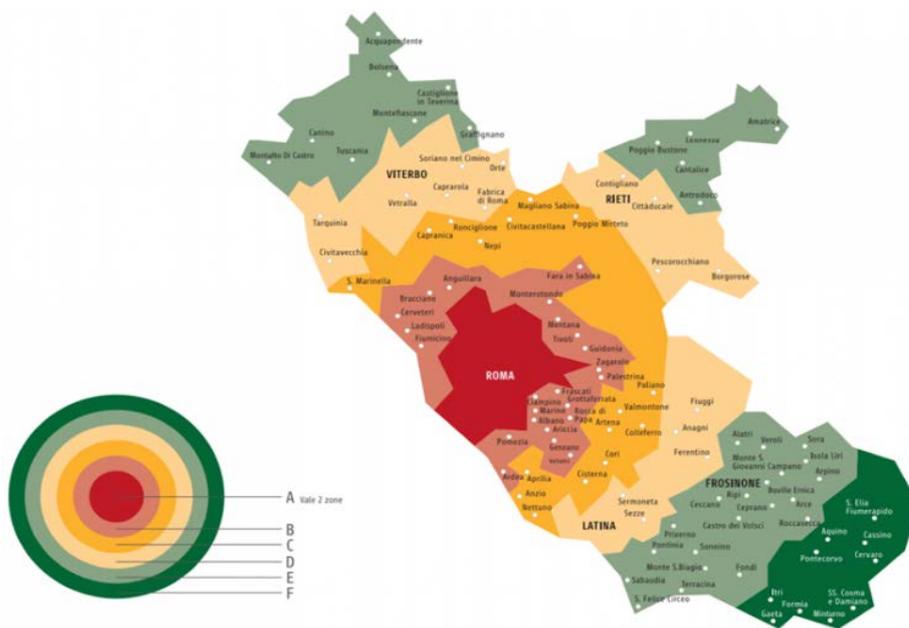
<sup>104</sup> Cfr. Deliberazione Giunta Regionale 720 del 09/12/2015. Per sistema di *clearing* si intende il sistema di gestione e supervisione dei dati relativi alla bigliettazione in vista della ripartizione degli introiti tra le aziende coinvolte.

<sup>105</sup> In particolare, alla "revisione delle modalità di gestione dei flussi finanziari" si sarebbe dovuti giungere al termine delle attività previste e "non prima del 31 dicembre 2019", insieme alla risoluzione di alcune partite "storiche" come i debiti di ATAC verso il sistema integrato. Cfr. ATAC, cit., p. 34.

dell'utente rimane invariato se ci si muove all'interno di una sola zona, mentre aumenta al crescere delle zone attraversate.

Come si vede la suddivisione nelle sei/sette zone del territorio regionale vede al centro la città di Roma. La struttura tariffaria associata, che rimanda a quella cosiddetta a corona, risulta coerente con la presenza nel territorio di un centro - la "città", dove si concentra la gran parte dell'offerta di trasporto pubblico - e con l'esigenza di rafforzare i livelli di servizio nelle periferie. In tale sistema, la "città" tende a svolgere il ruolo principale nella gestione e finisce per attrarre la maggior parte degli investimenti che si concentrano anche lungo gli assi di accesso dalla periferia<sup>106</sup>.

**Figura 3.1 SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO DEL LAZIO NELLE ZONE METREBUS**



Fonte: COTRAL.

Le principali tipologie di titoli sono Metrebus Roma per gli spostamenti nel territorio di Roma Capitale e Metrebus Lazio, per quelli relativi all'intero territorio regionale<sup>107</sup>. In entrambi i casi, i titoli esistenti comprendono biglietti di diverso tipo a seconda dell'estensione temporale entro cui mantengono la loro validità e abbonamenti (nominativi e, nel caso di Metrebus Roma, anche impersonali) mensili e annuali. Sono previste, inoltre, varie forme di agevolazione, per specifiche categorie di utenti (anziani, disoccupati, disabili), in gran parte sottoposte alla prova dei mezzi. Esiste, infine, uno specifico schema tariffario che integra i due schemi principali, offrendo con un unico titolo di viaggio la possibilità di muoversi nel territorio attraverso i collegamenti extra-urbani e

<sup>106</sup> Cfr. Eupolis Lombardia - ASSTRA, Integrazione tariffaria nel sistema di trasporto pubblico in Regione Lombardia, 2014, pp. 21-22. Secondo tale studio, che fa riferimento all'esperienza di Londra, la struttura a corona sarebbe funzionale all'espansione della "città" al di fuori dei suoi confini amministrativi con l'obiettivo di soddisfare alcune funzioni fondamentali che la città non riuscirebbe a governare da sola e a mitigare le conseguenti externalità.

<sup>107</sup> Il fatto che Roma (zona A) conta per due comporta che non sia possibile acquistare un titolo "Metrebus Lazio 2 zone" che contenga Roma, ma occorre acquistarne uno almeno a 3 zone.

## Focus

all'interno di uno dei comuni associati (che pensiamo essere di fondo la città di Roma) attraverso i suoi mezzi di trasporto urbani. Un quadro più esaustivo dell'articolazione orizzontale e verticale delle tariffe, delle agevolazioni e del relativo costo è descritto nell'Appendice 1, a cui si rimanda.

Nel complesso, il sistema offre all'utente "la scelta di combinazioni sia complementari che sostitutive delle modalità offerte"<sup>108</sup>. Se ciò rappresenta ovviamente un vantaggio per l'utente, occorre d'altro lato evitare o limitare le duplicazioni, per garantire un uso più efficiente delle risorse.

Infine, per quanto riguarda la ripartizione dei proventi della tariffazione integrata tra le aziende coinvolte, il criterio di riparto scelto al momento dell'istituzione del sistema era quello di garantire a ciascuna di loro i ricavi dell'anno prima, correggendoli proporzionalmente ai posti-km. offerti<sup>109</sup>. Tali criteri sono stati rivisti con la sottoscrizione della seconda Convenzione, quella del 1997, che ha stabilito percentuali differenti tra i ricavi del B.I.T. (ossia il biglietto integrato a tempo del trasporto urbano di Roma) e quelli degli altri titoli di viaggio. I ricavi del B.I.T sono stati ripartiti attribuendo l'85,1% del totale ad ATAC, il 10,9% a COTRAL e il restante 4% a TRENITALIA, mentre quelli degli altri titoli di viaggio attribuendo il 68,7% ad ATAC, il 16,5% a COTRAL e il restante 15,1% a Trenitalia<sup>110</sup>. Tale impianto è stato nuovamente cambiato nel 2015, in concomitanza con l'introduzione di nuovi titoli di viaggio<sup>111</sup>, modificando sia le percentuali di attribuzione dei ricavi tra le aziende che le tipologie di titoli su cui commisurare le nuove percentuali. Tale meccanismo di riparto, ancora oggi in vigore, prevede che i ricavi dei titoli di viaggio di Metrebus Roma siano attribuiti per l'86% ad ATAC, per l'8,5% a COTRAL e per il restante 5,5% a TRENITALIA, mentre quelli di Metrebus Lazio, per il 48% ad ATAC e per il 31% a ciascuna delle altre due aziende<sup>112</sup>.

## APPENDICE: GLI SCHEMI TARIFFARI IN VIGORE DEL SISTEMA METREBUS

Abbiamo detto in precedenza che gli schemi tariffari esistenti sono numerosi, così come le agevolazioni previste per specifiche categorie di utenti. Nella Tabella F.A.1 abbiamo riportato un quadro riassuntivo dell'articolazione tariffaria di Metrebus Roma, ossia delle diverse possibilità offerte all'utenza, comprese le agevolazioni riservate ai cittadini residenti a Roma, del loro costo e delle principali condizioni per il loro utilizzo.

---

<sup>108</sup> Piacenza M. - Carpani C., *Esperienze di integrazione tariffaria nel trasporto pubblico locale in Italia*, HERMES, 2013, p. 85.

<sup>109</sup> Piacenza M. - Carpani C., 2013, cit. p. 78.

<sup>110</sup> Cfr. ATAC, cit. p. 33 e COTRAL, *Relazione e Bilancio 2018*, p. 118.

<sup>111</sup> In particolare, sono stati introdotti i titoli denominati Roma 24h e Roma 72h, in sostituzione del BIG e del BTI, e Roma 48h.

<sup>112</sup> Cfr. Deliberazione 9 dicembre 2014, n. 875. Si segnala che anche in questo caso non si conosce il procedimento che ha portato all'individuazione delle percentuali di riparto adottate. Si segnala che nella Relazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale del settembre 2013 si suggerisce l'adozione di un criterio di ripartizione misto, ossia di una combinazione tra il criterio basati sull'offerta, quello sui passeggeri e quello "storico".

**Tabella F.A.1 METREBUS ROMA: ARTICOLAZIONE DELLE TARIFFE**

		PREZZO	DURATA
Biglietti a tempo	BIT (Biglietto integrato a tempo)	1,5	100 minuti dalla timbratura
	Roma 24 H	7,0	24 ore dalla prima timbratura
	Roma 48 H	12,5	48 ore dalla prima timbratura
	Roma 72 H	18,0	72 ore dalla prima timbratura
	CIS (Carta Integrata Settimanale)	24,0	7 giorni dalla prima timbratura
Abbonamenti mensili	Personale	35,0	mese di calendario indicato sull'abbonamento
	Impersonale	53,0	
	Agevolato per disoccupati (*)	16,0	
Abbonamenti annuali	Ordinario	250,0	365 giorni dalla data di ricarica
	Over 70 (*)	-	
	Over 65 (*)	120-150	
	Famiglia sconto 10%	225	
	Giovani e studenti (*)	130-150	
	Agevolato a contribuzione (*)	20-50	
	Invalidi di guerra e decorati medaglia d'oro valore militare	-	
	Categorie speciali	40,0	
	Quoziente familiare	225,0	

(\*) Sulla base del reddito ISEE.

Fonte: elaborazioni CER su dati ATAC, COTRAL e TRENITALIA.

I biglietti "a tempo" esistenti sono almeno cinque, che danno diritto a utilizzare più mezzi entro il periodo di tempo prestabilito. Il loro prezzo aumenta all'aumentare della loro durata, anche se in modo meno che proporzionale.

Gli abbonamenti, in generale, sono di due tipi, mensili e annuali. Gli abbonamenti mensili, validi per il mese indicato sul titolo di viaggio, possono essere anche impersonali, ossia utilizzabili da più persone (ovviamente, non contemporaneamente). In questo caso, il prezzo (53 euro) è circa il 50% in più di quello nominativo (35 euro). Una specifica agevolazione è prevista per i disoccupati, con un reddito ISEE non superiore ai 20 mila euro, per i quali il costo dell'abbonamento mensile è ridotto a 16 euro<sup>113</sup>.

Una maggiore articolazione tariffaria si riscontra nel caso degli abbonamenti annuali, riconducibile all'esistenza di numerose forme di agevolazione, in gran parte sottoposte alla prova dei mezzi, per le famiglie, sulla base dell'età degli utenti, della eventuale condizione di disabilità e della frequentazione di corsi di studi universitari.

Per gli anziani sono previste almeno due tipi di agevolazioni, entrambe però sottoposte alla prova dei mezzi. Per i residenti a Roma con età superiore ai 65 anni (e inferiore a 70) e reddito non superiore a 20 mila euro, il costo dell'abbonamento annuale è ridotto ad un importo compreso tra 120 e 150 euro<sup>114</sup>. Per i residenti con età superiore ai 70 anni e reddito non superiore ai 15 mila euro, invece, l'abbonamento è gratuito.

<sup>113</sup> Più precisamente, tale agevolazione è concessa ai disoccupati iscritti da più di due anni alle liste di collocamento e ai non occupati che non beneficiano da 18 mesi della cassa integrazione o dell'indennità di mobilità o che godono da oltre 6 mesi dei trattamenti di cassa integrazione o sono iscritti alle liste di mobilità

<sup>114</sup> Più precisamente, il costo dell'abbonamento è di 120 euro per coloro con reddito ISEE fino a 10 mila euro; di 130 euro per coloro il cui reddito è superiore a 10 mila euro, ma non superiore a 15 mila euro; di 150 euro per coloro con reddito superiore a 15 mila euro ma non superiore a 20 mila.

## Focus

Anche per le famiglie sono previste due specifiche agevolazioni, pari ciascuna a uno sconto del 10% sul prezzo di un abbonamento ordinario, e non sottoposte alla prova dei mezzi. La prima ("Famiglia sconto 10%") si applica ai nuclei familiari i cui componenti non godano di altre agevolazioni e che abbiano già acquistato almeno un abbonamento annuale ordinario in corso di validità. La seconda ("Quoziente familiare") si applica ai membri dei nuclei familiari con almeno tre figli a carico o due, di cui uno portatore di *handicap*.

Per gli invalidi civili e del lavoro (con un grado di invalidità superiore ai 2/3), per quelli di servizio (dalla 1° alla 5° categoria), con diritto di accompagnamento e per i titolari di pensione o assegno sociale, il costo dell'abbonamento annuale ("Agevolato a contribuzione") è ridotto ad un importo compreso tra 20 e 50 euro, a seconda del loro reddito<sup>115</sup>. I mutilati e gli invalidi di guerra, invece, beneficiano dell'abbonamento gratuitamente, indipendentemente dal reddito.

L'abbonamento annuale per i giovani con meno di 20 anni e gli studenti universitari con meno di 26 anni, con un reddito ISEE non superiore a 20 mila euro, ha un costo compreso tra 130 e 150 euro<sup>116</sup>.

Infine, per i rifugiati politici, i perseguitati razziali e le vittime di stragi legate a episodi di terrorismo con invalidità dall'80%, l'abbonamento annuale agevolato ("Categorie Speciali") costa 40 euro, a condizione che il beneficiario non abbia un reddito superiore a 20 mila euro.

Per quanto riguarda l'articolazione tariffaria ordinaria (senza eventuali agevolazioni) di Metrebus Lazio, un quadro riassuntivo è riportato nella Tabella F.A.2.

**Tabella F.A.2 METREBUS LAZIO: ARTICOLAZIONE DELLE TARIFFE**

		1	2	3	4	5	6-7	Durata
		Zona	Zone	Zone	Zone	Zone	Zone	
Biglietti a tempo	BIRG (Biglietto integrato regionale giornaliero)	3,3	6,0	8,0	9,3	12,0	14,0	fino alle 24.00 del giorno di timbratura
	BTR (Biglietto turistico regionale)	8,9	16,5	22,0	26,1	33,7	39,2	3 giorni dalla data indicata
	CIRS (Carta integrata regionale settimanale)	13,5	24,0	34,5	42,0	52,5	61,5	7 giorni dalla prima timbratura
Abbonamenti	Mensile	24,5	35,0	59,5	73,5	91,0	108,5	mese di calendario indicato sull'abbonamento
	Annuale	172,0	245,3	404,0	488,1	590,8	688,4	365 giorni
	Annuale per studenti	141,0	198,8	329,5	401,3	490,1	576,4	da settembre a giugno

Fonte: elaborazioni CER su dati ATAC, COTRAL e TRENITALIA.

<sup>115</sup> Il costo dell'abbonamento di 20 euro per coloro con redditi fino a 10 mila euro, di 35 per quelli il cui reddito è compreso tra 10 a 15 mila euro e di 50 per quelli con redditi superiori ai 15 mila euro.

<sup>116</sup> Più precisamente, 130 euro per coloro con reddito ISEE fino a 10 mila euro, 140 euro per i redditi compresi tra 10 e 15 mila euro, e 150 euro per i redditi compresi tra 15 e 20 mila euro.

Per ciascuno dei diversi titoli di viaggio (riportati sulle righe della tabella) è indicata la tariffa corrispondente al numero di zone (le colonne della tavola) "acquistate". Si può vedere come la tariffa cresca al crescere del numero delle zone coperte, ma in modo meno che proporzionale, in modo da avvantaggiare relativamente gli utenti che sono più distanti da Roma. Inoltre, così come per i titoli di Metrebus Roma, la tariffa cresce al crescere della durata in cui sono validi, ma in modo meno che proporzionale. Anche per Metrebus Lazio esistono numerose agevolazioni, di cui possono beneficiare i residenti nel Lazio.

Per coloro il cui reddito ISEE è inferiore a 25 mila euro, è previsto uno sconto del 30% sugli abbonamenti annuali. Tale sconto sale di un'ulteriore 10% per ogni altro abbonamento acquistato nello stesso nucleo familiare fino ad un massimo del 30% in più. Inoltre, l'agevolazione sale fino al 50% per coloro con un reddito ISEE non superiore a 15 mila euro, per i minori orfani di uno o entrambi i genitori, per i mutilati ed invalidi di guerra, per la presenza nel nucleo familiare di un disabile, per i nuclei monogenitoriale con almeno un figlio a carico e quelli familiari con almeno 4 figli a carico. Per i nuclei familiari con reddito inferiore a 15 mila euro e in cui sia presente un disabile, l'agevolazione sale fino al 60%.

Infine, indipendentemente dal reddito, è concesso uno sconto del 10% sull'acquisto di un abbonamento annuale a condizione che esso copra più di due zone e che nel nucleo familiare sia stato già acquistato un abbonamento ordinario in corso di validità.

Infine, nella tabella F.A.3 abbiamo riportato l'articolazione tariffaria propria dell'integrazione del servizio di trasporto regionale con quello urbano.

**Tabella F.A.3 INTEGRAZIONE SERVIZIO REGIONALE E URBANO**

	Mensile			Annuale			Annuale studenti (*)		
	1 linea urbana	2 linee urbane	Intera rete	1 linea urbana	2 linee urbane	Intera rete	1 linea urbana	2 linee urbane	Intera rete
1 zona	32,1	33,9	37,2	248,3	265,8	298,7	202,0	216,0	242,4
2 zone	42,6	44,4	47,7	321,6	339,1	372,2	259,8	273,8	300,2
3 zone	67,1	68,9	72,2	480,3	497,8	530,7	390,5	404,5	430,9
4 zone	81,1	82,9	86,2	564,4	581,9	614,8	462,3	476,3	502,7
5 zone	98,6	100,4	103,7	667,1	684,6	717,5	551,1	565,1	591,5
6 - 7 zone	116,1	117,9	121,2	764,7	782,2	815,1	637,4	651,4	677,8

(\*) Valido dal 1° settembre al 30 giugno - Fonte: elaborazioni CER su dati ATAC e COTRAL.

I titoli di viaggio previsti per questa forma di integrazione sono l'abbonamenti mensile e annuale ordinario e quello annuale per studenti. In questo caso, la tariffa varia oltre che in funzione del numero di zone coperte dal trasporto regionale anche sulla base del numero di linee urbane che si intende acquistare.

#### F.4 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL LAZIO NEL 2017: INDICATORI ECONOMICI E DI ATTIVITÀ

In questo paragrafo intendiamo dare una descrizione sintetica dello stato del TPL nel Lazio nel 2017, utilizzando i dati dell'Osservatorio sul TPL del MIT<sup>117</sup>. A tale fine abbiamo riassunto nella tavola F.4.1 i dati di attività distinti per le tre tipologie di servizio, ossia Auto/Metro/Tranvie, Ferroviario e Navigazione. Secondo l'Osservatorio nel 2017 sono attivi 194 affidamenti, di cui 191 sono relativi al servizio Auto/Metro/Tranvie, 2 a quello Ferroviario e 1 a quello di navigazione. La gran parte dei contratti (174, pari a circa il 90% del totale) è affidato in modalità diretta. I contratti affidati tramite gara sono, a loro volta 13 (il 6,7% del totale), mentre quelli in *house* sono appena 7 (il 3,6% del totale). Dei 13 contratti affidati con gara, 12 sono relativi al servizio Auto/Metro/Tranvie e 1 a quello di Navigazione. I 7 affidamenti *in house*, infine, sono tutti relativi al servizio Auto/Metro/Tranvie.

Gli addetti sono complessivamente 18.446, di cui circa l'85% nel servizio Auto/Metro/Tranvie, mentre il numero dei passeggeri trasportati, ossia di un utente su una corsa, è oltre 1 miliardo (1.115.411.029). Di questi, l'88% ha usufruito del servizio di Auto/Metro/Tranvie e il 12% di quello ferroviario (appena lo 0,04% dei passeggeri ha utilizzato il servizio di navigazione).

**Tabella F.4.1 INDICATORI DI ATTIVITÀ DEL TPL NEL LAZIO - ANNO 2017**

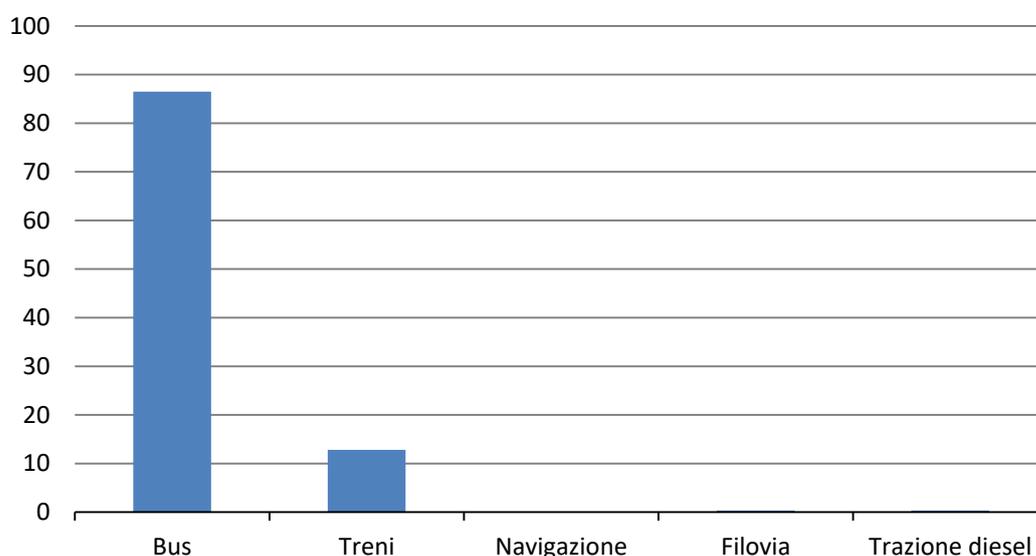
	AMT	Ferroviario	Navigazione	Totale
Numero affidamenti	191	2	1	194
Addetti	15.660	2.696	90	18.446
Numero passeggeri	981.408.357	133.555.231	447.441	1.115.411.029
Numero km percorsi	235.437.519	24.180.863	10.145	259.628.527

Fonte: elaborazioni CER su dati Regione Lazio - MIT.

Per oltre il 90% degli oltre 235 milioni di KM/miglia marine equivalenti è stato utilizzato il servizio di Auto/Metro/Tranvie e per il restante 9,3% quello Ferroviario. Sono appena 10.145, invece, i km equivalenti percorsi con il servizio di navigazione. Scendendo più nel dettaglio, il trasporto su gomma (bus) è la tipologia più diffusa con 224 Km percorsi, pari all'86,5% dei km totali (Figura 4.1). In questo caso, solo tre aziende assorbono oltre l'80% dei km percorsi, ossia Atac (35,8%), Cotral (33,5%) e Roma TPL Scarl (12,9%). Il trasporto su rotaie (ferrovie, metro e tram) rappresenta il 13% circa dell'intero percorso (33,3 km) ed è a sua volta gestito da sole due aziende, Trenitalia (54,3%) e Atac (45,7%).

<sup>117</sup> Si segnala che i dati trasportistici e economici a nostra disposizione non sono coincidenti con quelli di recente pubblicati nel recente Rapporto sul TPL del MIT. Cfr. Osservatorio nazionale sulle politiche sul Trasporto Pubblico, *Relazione Annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2018 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico finanziari e trasportistici dell'esercizio 2017*.

**F.4.1 LE PRINCIPALI TIPOLOGIE DI TRASPORTO: I KM PERCORSI (IN % DEI KM TOTALI) - ANNO 2017**



Fonte: elaborazioni CER su dati Regione Lazio - MIT.

Passando a considerare i dati economici riportati nell'Osservatorio, l'ammontare dei proventi complessivi da traffico ammontano a 521,3 milioni di euro, il 98,7% dei quali da traffico (di cui un terzo sono i proventi da titoli di viaggio aziendali e due terzi quelli da tariffazione integrale). Il costo a carico del bilancio pubblico regionale è complessivamente, ossia considerando i diversi corrispettivi, compensazioni e costi per utilizzo e pedaggio relativi alle infrastrutture, di 1,5 miliardi di euro.

Abbiamo provato, quindi, a costruire due indicatori: la spesa per km percorso e quella per passeggero (tabella F.4.2 e F.4.3). Gli indicatori sono calcolati con riferimento a tre diverse accezioni di spesa: quella sostenuta dagli utenti (i proventi della vendita dei titoli di viaggio), quella sopportata nel modo definito sopra dalle amministrazioni pubbliche e infine quella complessiva, ossia la somma delle prime. Tali indicatori sono elaborati solo per i servizi di Auto/Metro/Tranvie e Ferroviario. Per il servizio di Navigazione riteniamo che i dati a nostra disposizione soffrano di qualche incoerenza che rendono necessari ulteriori approfondimenti in materia.

**Tabella F.4.2 LA SPESA DEL TPL PER PASSEGGERO (VALORI IN EURO) - ANNO 2017**

	AMT	Ferroviario	Totale
Spesa utenti	0,35	1,21	0,46
Spesa amministrazioni	1,08	3,41	1,36
Spesa totale	1,44	4,63	1,82

Fonte: elaborazioni CER su dati Regione Lazio - MIT

Tabella F.4.3 LA SPESA DEL TPL PER KM PERCORSO (VALORI IN EURO) - ANNO 2017

	AMT	Ferroviario	Totale
Spesa utenti	1,47	6,70	1,95
Spesa amministrazioni	4,52	18,84	5,86
Spesa totale (*)	5,99	25,55	7,81

Fonte: elaborazioni CER su dati Regione Lazio - MIT

Secondo queste stime, la spesa totale più bassa è quella del servizio di Auto/Metro/Tranvie, sia per passeggero che per km percorso. Per questi servizi le nostre stime appaiono coerenti con quelle riferite alla media nazionale dell'Osservatorio nazionale sulle politiche sul Trasporto Pubblico (4,03 euro per km nel primo e 15,57 nel secondo)<sup>118</sup>.

Per quanto riguarda infine il sistema tariffario integrato (STI), i dati disponibili dell'Osservatorio regionale sui trasporti, non ci consentono di compiere particolari approfondimenti dal momento che non distinguono l'attività delle aziende, per quanto riguarda i chilometri percorsi e i passeggeri trasportati, tra quelle relative al STI e quelle al di fuori. Solo per i proventi si distingue tra quelli derivanti dalla tariffazione integrata e quelli "aziendali". Secondo i dati disponibili, i proventi della tariffazione integrata complessiva, ossia di Metrebus Roma e Lazio nel suo insieme, sono stati nel 2017 pari a 342,2 milioni di euro, di cui il 75,5% imputati ad ATAC, l'11,4% a TRENITALIA e il 13,1% a COTRAL<sup>119</sup>. Per ATAC, i ricavi da tariffazione integrata rappresentano il 96,8% dei suoi proventi complessivi da traffico. Per COTRAL, tale percentuale scende all'82,9%, mentre per TRENITALIA al 26,4%.

<sup>118</sup> Cfr. Osservatorio nazionale sulle politiche sul Trasporto Pubblico, cit., p. 30. Va tenuto presente che la nostra definizione di spesa totale differisce da quella dell'Osservatorio, che sembrerebbe escludere in parte o in tutto i canoni di accesso e utilizzo infrastrutture e i corrispettivi di gestione delle infrastrutture.

<sup>119</sup> Si segnala anche che, secondo i dati dell'Osservatorio, una quota trascurabile, dello 0,01%, di tali proventi è imputata ad altre tre aziende regionali e in particolare alle AUTOLINEE TROIANI S.R.L.

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO - IL TPL IN LOMBARDIA TRA RETE DELLE AGENZIE REGIONALI ED AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO. ANALISI E VALUTAZIONI ATTRAVERSO L'UTILIZZO INTEGRATO DEI DATI CPT

### ABSTRACT

Il presente approfondimento regionale si pone lo scopo di analizzare, attraverso i dati dei Conti Pubblici Territoriali (CPT), l'evoluzione del modello di governance istituzionale nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) all'interno del territorio lombardo a seguito della costituzione delle Agenzie regionali per il TPL. Particolare attenzione è dedicata all'architettura organizzativa del trasporto pubblico nel contesto territoriale lombardo attraverso un'analisi sulle funzioni e sulle attività delle menzionate Agenzie, nonché allo studio dei flussi finanziari da esse prodotti secondo la metodologia CPT. Al fine di raggiungere una visione sincretica del TPL nello spazio geografico regionale, è stata condotta un'approfondita indagine sui flussi finanziari di quelle imprese affidatarie di contratti di servizio non censite dal Sistema CPT. La ricerca ha riguardato principalmente il trasporto "su gomma", nonché quello lacuale ed ha consentito di allargare lo spettro dello studio a tutti gli agenti economici attivi nel settore del TPL regionale.

Le domande di ricerca afferiscono principalmente alla composizione qualitativa e quantitativa dei flussi finanziari generati dalle Agenzie regionali per il TPL. La finalità è quella di indagare non solo sulle attività poste in essere, ma anche sulle entrate e spese registrate secondo i criteri CPT. In un'ottica di analisi integrale del TPL, ulteriori domande di ricerca afferiscono anche alla composizione e natura delle imprese attive nel settore, in quanto affidatarie di contratti di servizio ma non rilevate dal Sistema CPT per ragioni metodologiche. Una volta individuate tali imprese, l'attività di ricerca ha inteso analizzare la composizione delle spese e delle entrate, in ambo i casi sotto la lente della loro natura corrente ed in conto capitale. Si è focalizzata l'attenzione sulla strutturazione dei trasferimenti e sul grado di dipendenza finanziaria dalle Amministrazioni pubbliche. I dati utilizzati afferiscono al 2018 in quanto ultimo dato disponibile.

Per quanto concerne ai risultati, dall'analisi condotta è emerso che nel settore del TPL la Regione Lombardia pare aver adottato un modello di governance istituzionale di tipo decentrato, in quanto l'affidamento dei servizi e la conseguente gestione dei contratti sarebbe posta in capo prevalentemente alle Agenzie regionali. Tale conclusione trova conforto anche nei flussi finanziari riclassificati secondo la metodologia CPT, in quanto dette Agenzie sono finanziate principalmente da trasferimenti regionali. Similmente, le entrate in conto capitale sono imputabili esclusivamente ai trasferimenti in conto capitale provenienti dalla Regione e concernono: contributi agli investimenti per acquisto di autobus, materiale rotabile o tecnologie. Circa le spese, fatte salve quelle di funzionamento, queste sono concentrate principalmente nei trasferimenti alle imprese affidatarie di contratti di servizio, ovvero ai Comuni che gestiscono in economia il servizio di TPL. Al fine di indagare sugli ambiti di spesa nel settore, si è effettuato un incrocio tra il database del Sistema CPT e quello regionale dei contratti di servizio, col precipuo fine di individuare quelle imprese attive nel settore del TPL ma non censite nei dati CPT. Dall'analisi dei flussi finanziari è emerso che la spesa di tali imprese è assorbita principalmente dalla spesa corrente e si concentra in larga misura nelle Spese di personale e Acquisti di beni e servizi. Sul fronte delle entrate la larga parte risulta essere corrente e imputabile quasi interamente alla Vendita di beni e servizi e agli altri incassi correnti. L'indicatore di dipendenza finanziaria assume dimensioni modeste probabilmente anche a causa delle tecniche di contabilizzazione dei corrispettivi contrattuali.

### INTRODUZIONE

A seguito di un articolato processo di riforma, la legge regionale n. 6/2012 e smi disciplina il settore del trasporto pubblico in Lombardia col precipuo fine "di sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di

## Focus

sostenibilità ambientale, nonché di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi e di perseguire la sostenibilità economica del sistema, con particolare riferimento al trasporto pubblico regionale e locale". Sono numerose le finalità che la legge regionale si propone di conseguire tra le quali è possibile annoverare lo sviluppo di un servizio di trasporti integrato efficiente e più rispondente alle esigenze di mobilità, il miglioramento della qualità dei servizi, la sostenibilità economica del sistema e dei costi nonché, più in generale, il miglioramento del governo complessivo del sistema del trasporto pubblico. La riforma mira altresì al perfezionamento del servizio offerto in termini di regolarità, affidabilità, *comfort*, puntualità e accessibilità, nonché alla creazione di scenari utili ad una progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale e tra tutti i mezzi di trasporto.

Per raggiungere tali obiettivi, l'art. 7 della legge in commento individua sei bacini di utenza omogenei per caratteristiche territoriali e di mobilità come da figura F.1, corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti province e della Città metropolitana di Milano:

- Bergamo
- Brescia
- Cremona - Mantova
- Como - Lecco - Varese
- Sondrio
- Milano - Monza e Brianza - Lodi - Pavia.

Figura F.1 AGENZIE TPL-BACINI DI UTENZA



### F.1 LE AGENZIE PER IL TPL: FINALITÀ E ATTIVITÀ

Per ogni bacino è stata istituita un'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) che esercita in forma associata le funzioni degli Enti locali (Province e Comuni capoluogo) in

tema di autolinee urbane e interurbane, metropolitane, tram, filobus e impianti a fune. Ogni Agenzia ha il compito di programmare, organizzare, monitorare, controllare e promuovere i servizi di TPL in maniera integrata all'interno del bacino di competenza, attraverso l'approvazione di uno strumento programmatico, cd. "Programma di bacino", e la conseguente stipula di contratti di servizio con le aziende che svolgono i servizi di trasporto. Le Agenzie in parola sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, costituiti per l'esercizio, in forma obbligatoriamente associata, delle funzioni degli enti locali in materia di TPL nei citati bacini. Le Agenzie sono costituite e partecipate dalle province e dai comuni competenti per territorio: la partecipazione della Regione è obbligatoria e stabilita in misura del 10%, a cui si affianca la presenza di capoluoghi di Provincia e delle Province/Città Metropolitana oltre ad almeno un Comune non capoluogo per ogni Provincia e per la Città Metropolitana di Milano.

Una novità di sicuro rilievo contenuta nella legge regionale n. 6/2012 concerne la creazione della Conferenza del TPL quale organo consultivo permanente per favorire l'integrazione fra le istanze istituzionali, economiche e sociali, il confronto tra le realtà rappresentative degli enti pubblici, degli operatori e degli utenti. Tale Conferenza, istituita presso la competente direzione generale regionale, è consultata al fine della elaborazione degli atti di competenza regionale nonché in relazione alle ulteriori iniziative di rilevanza regionale e aventi un significativo impatto sul settore del TPL sotto il profilo finanziario e operativo. La Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP) rappresenta lo strumento di partecipazione istituzionale con cui si procede, almeno una volta l'anno, alla consultazione in merito alla programmazione dei servizi, ai contratti di servizio, alla Carta della qualità dei servizi, al livello di soddisfazione degli utenti, agli aspetti tariffari ed ai dati di monitoraggio, oltre che per approfondimenti specifici.

Ai sensi dell'art. 18 della legge regionale n. 6/2012, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico, effettuati con qualunque modalità, è regolato dai contratti di servizio stipulati dagli operatori principalmente con le Agenzie per il TPL e, in via residuale, con i comuni non capoluogo di provincia. Per quanto concerne i contratti di servizio, al fine di fornire indirizzi e orientamenti interpretativi in relazione all'affidamento del servizio di TPL da parte delle Agenzie e dei comuni non capoluogo di provincia, la Regione ha adottato particolareggiate linee guida con la DGR n. 4927/2016. Con le dette *guide lines* si declinano gli obiettivi delle procedure di affidamento, si rappresentano gli obiettivi strategici da perseguire attraverso i nuovi affidamenti, si forniscono indirizzi e orientamenti interpretativi in relazione all'affidamento del servizio di TPL da parte delle Agenzie e, infine, si forniscono indirizzi e orientamenti interpretativi in ordine ai contratti di servizio.

Le linee guida regionali sono attuate dalle Agenzie per il TPL a cui compete *inter alia* affidare i servizi per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità nonché sottoscrivere, gestire e verificare il rispetto dei contratti di servizio, inclusa l'applicazione dei premi e delle penali. Compete, dunque, alle Agenzie l'affidamento dei servizi, la stipulazione dei relativi contratti ed intrattenere i rapporti con le aziende affidatarie ed erogatrici dei servizi di TPL.

## F.2 UNO SGUARDO D'INSIEME SECONDO IL SISTEMA CPT

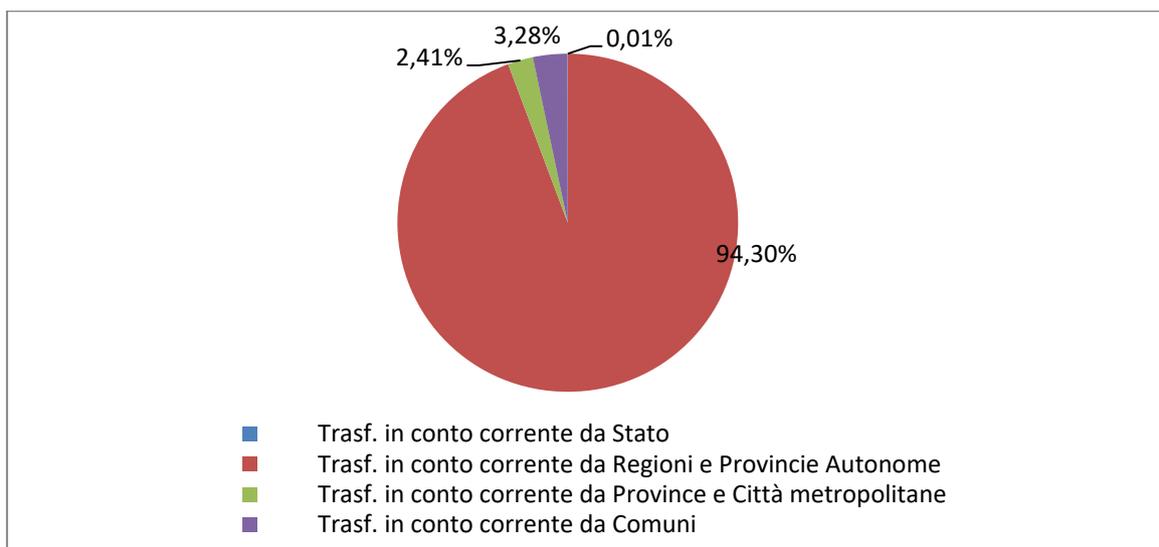
All'interno di tale cornice giuridica ed istituzionale, occorre dedicare particolare attenzione alla rilevazione dei flussi finanziari che riguardano il settore dei trasporti nell'ambito del

## Focus

territorio regionale. Nel corso del 2020, infatti, il Nucleo regionale lombardo ha incluso nel proprio Universo CPT anche le sei Agenzie per il TPL, provvedo alla rilevazione dei bilanci secondo la metodologia CPT lungo tutta la serie storica disponibile<sup>120</sup>. Ad oggi le Agenzie in parola non sono oggetto di consolidamento nei dati CPT a causa della loro recente rilevazione e della loro peculiare qualificazione giuridica ai fini CPT rendendo necessario, in questa sede, soffermare, seppur brevemente, l'attenzione sui flussi finanziari prodotti nel corso del 2018.

Le testé menzionate Agenzie sono finanziate principalmente da trasferimenti regionali, provinciali e comunali. A dimostrazione di tanto, il 98,22% del totale delle entrate è costituito da trasferimenti correnti di provenienza regionale. Come, infatti, emerge dalla figura di cui sotto, del totale dei trasferimenti correnti ricevuti dalle Agenzie, il 94,30% proviene dalla Regione e solo quote minoritarie sono erogate da Stato, Province e Comuni. Similmente, le entrate in conto capitale sono imputabili esclusivamente ai trasferimenti in conto capitale provenienti dalla Regione e concernono contributi agli investimenti per acquisto di autobus, materiale rotabile o tecnologie.

**Figura F.2 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN ENTRATA**

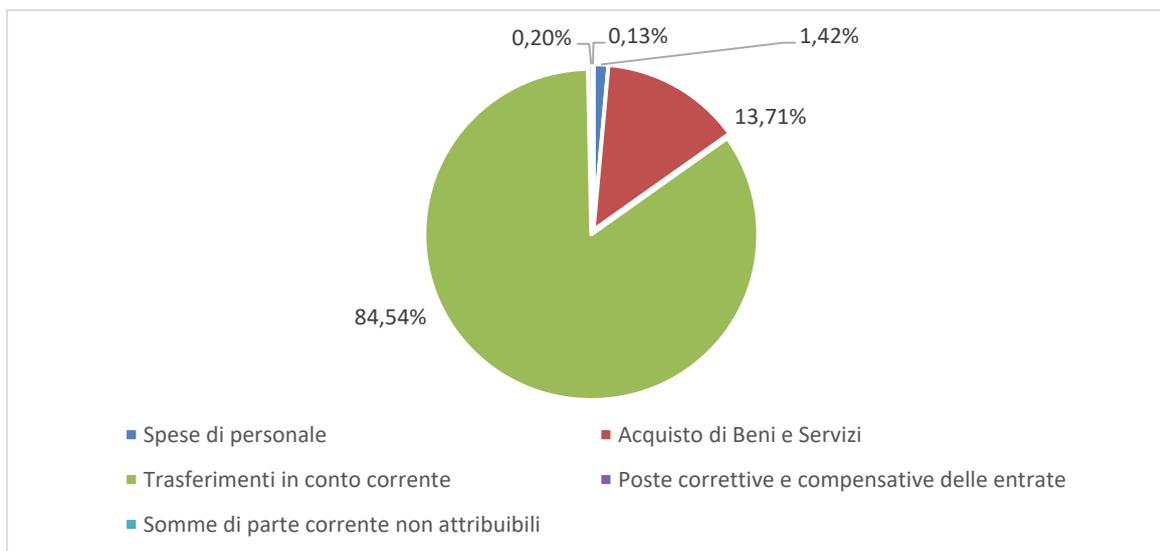


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Per quanto concerne le spese correnti, esse sono concentrate largamente sui trasferimenti, mentre una quota minoritaria è destinata alle spese di funzionamento delle Agenzie come da figura seguente.

<sup>120</sup> L'unica Agenzia per il TPL non rilevata è quella del Bacino di Sondrio in quanto alla data della rilevazione non erano stati ancora comunicati i dati SIOPE.

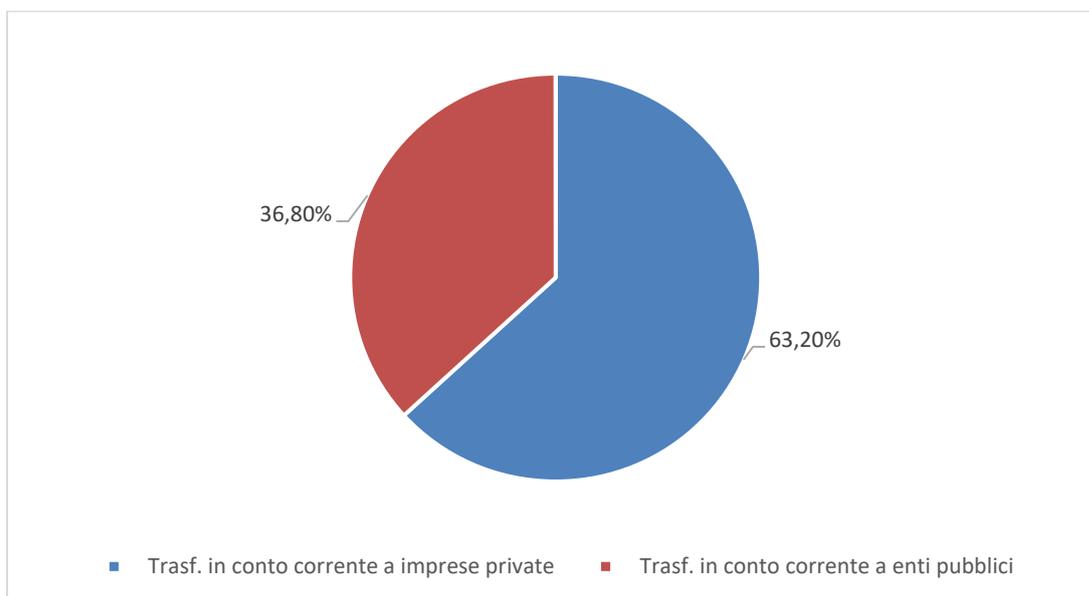
**Figura F.3 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DELLE SPESE CORRENTI**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Come rappresentato nella figura sottostante, il 63,20% dei trasferimenti correnti è destinato ad imprese private e, in particolar modo, a quelle imprese che, a diverso titolo, gestiscono il servizio di TPL nel territorio lombardo e sono affidatarie di contratti di servizio; la restante quota dei trasferimenti correnti è erogata quasi interamente a quei Comuni che gestiscono il servizio in economia.

**Figura F.4 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN SPESA**



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Le spese in conto capitale, infine, sono interamente rappresentate da trasferimenti a beneficio di imprese private e sono compendiali in contributi agli investimenti.

### F.3 IL CASO LOMBARDO: GLI ENTI NON CENSITI NEL SISTEMA CPT

L'obiettivo dell'approfondimento regionale non è solo quello di analizzare le risultanze dei flussi finanziari delle Agenzie in parola, ma anche quello di valorizzare i dati contenuti nel *database* regionale sui Contratti di servizio. Partendo dalla dotazione di tale base di dati, si è effettuato un "incrocio" con i dati di bilancio delle aziende attive nel TPL attraverso le diverse modalità di erogazione del servizio (interamente pubblico, in concessione, interamente privato in logica di sussidiarietà) e che percepiscono corrispettivi collegati a contratti di servizio, al fine di integrare le informazioni disponibili sul Sistema CPT e proporre una metodologia applicabile da tutti i Nuclei regionali interessati. L'indagine ha riguardato principalmente il trasporto "su gomma" e quello lacuale, mentre il trasporto "su ferro" è gestito interamente da società di grandi dimensioni controllate da Stato e Regione.

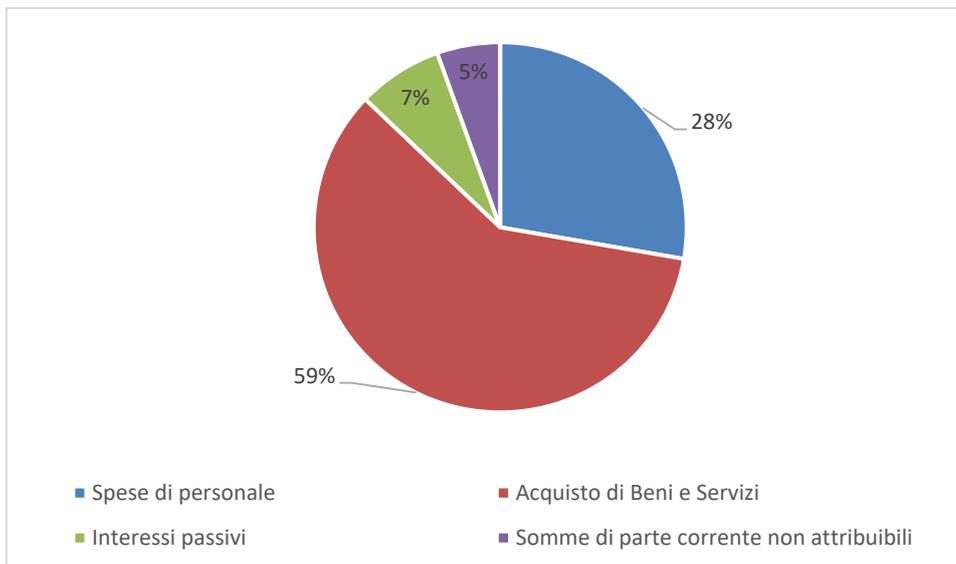
L'indagine è partita con la circoscrizione delle imprese lombarde che erogano il servizio di TPL e che risultano presenti nel *database* regionale. Successivamente si è proceduto ad incrociare l'elenco di dette imprese con gli enti già presenti nell'Universo regionale CPT utilizzando come chiave primaria il codice fiscale o la partita Iva. In tal modo è stato possibile far emergere gli enti già inclusi nelle statistiche del CPT e quelli non inclusi, per diverse ragioni tra cui, in taluni casi, l'assenza di un controllo pubblico, ma che godono di un trasferimento pubblico. L'elenco degli enti che erogano servizi nell'ambito del TPL risultante dal citato *database* ammonta a n. 74 nell'anno 2018 la cui forma giuridica è principalmente quella di società di capitali, ma anche di Associazioni Temporanee di Imprese (ATI)<sup>121</sup> e Consorzi; occorre evidenziare la presenza di alcuni Comuni lombardi che gestiscono in economia il servizio di TPL. Dall'incrocio con gli enti presenti nell'Universo regionale è emerso che 10 società appartenenti al settore extra-PA e 5 Comuni rientranti nel settore PA sono stati già rilevati secondo la metodologia CPT e pertanto figurano nelle relative statistiche. Attraverso un successivo lavoro di "pulizia" di tale lista sono state eliminate quelle società la cui attività è cessata, quelle che non hanno provveduto a depositare i bilanci presso le competenti Camere di Commercio nonché quelle appartenenti a gruppi societarie di cui il Nucleo regionale ha già provveduto alla rilevazione della *holding* secondo la metodologia CPT. A seguito di tale operazione, si è stilato un elenco di 43 imprese attive nel settore del TPL a livello regionale e si è successivamente proceduto al reperimento dei bilanci d'esercizio relativi all'anno 2018 per poterli successivamente riclassificare secondo gli *standard* CPT.

All'esito di tale analisi è emerso che gli enti in esame registrano una spesa totale superiore a 591 milioni di euro, pari a circa un quarto della spesa delle IPL attive nel settore "Altri trasporti" in Lombardia. Tale spesa è assorbita principalmente dalla spesa corrente e si concentra specialmente nelle Spese di personale e Acquisti di beni e servizi come evidenziato nella figura di cui sotto dedicata alla composizione percentuale della spesa corrente.

---

<sup>121</sup> Note anche come Raggruppamenti Temporanei d'Imprese (RTI) generalmente costituiti per ottenere l'affidamento di contratti e di servizi pubblici. L'art. 3 del d.lgs n. 50/2016 (cd. Codice degli appalti) definisce per raggruppamento temporaneo "un insieme di imprenditori, o fornitori, o prestatori di servizi, costituito, anche mediante scrittura privata, allo scopo di partecipare alla procedura di affidamento di uno specifico contratto pubblico, mediante presentazione di una unica offerta".

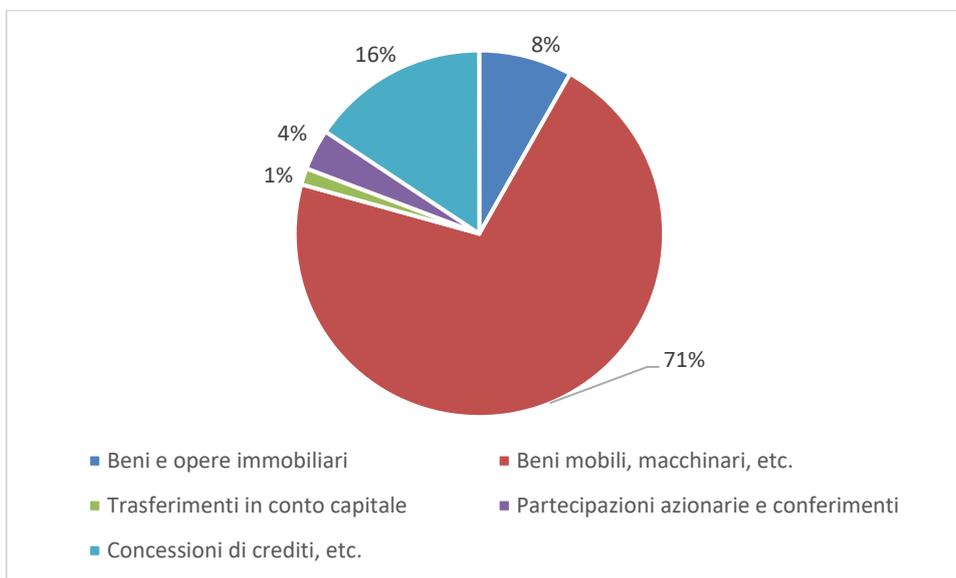
Figura F.5 COMPOSIZIONE DELLA SPESA CORRENTE



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Con riferimento alla spesa in conto capitale, la stessa ammonta a 94,5 milioni di euro ed è assorbita per la maggior parte dalle spese di acquisto di beni strumentali (Beni mobili, macchinari, etc.) come evidenziato nella figura di cui sotto.

Figura F.6 COMPOSIZIONE DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE (VALORI PERCENTUALI)



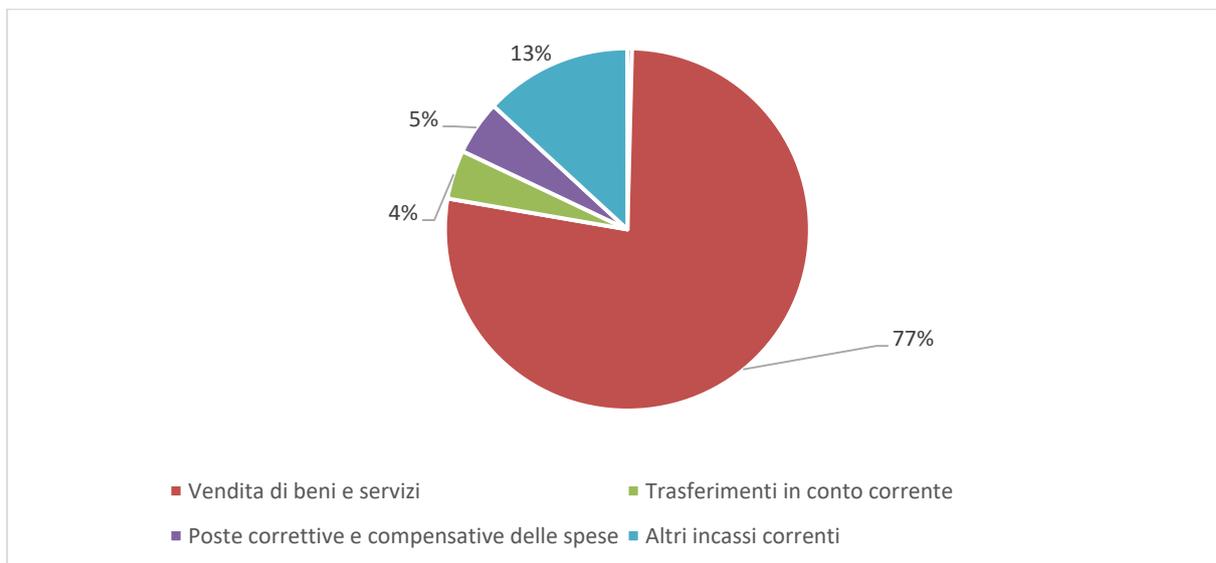
Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Sul fronte delle entrate, le società considerate registrano 635,3 milioni di euro di entrate totali, riconducibili quasi interamente ad incassi correnti. Questi ultimi sono imputabili quasi interamente alla Vendita di beni e servizi e agli altri incassi correnti come emerge dalla seguente figura, nonostante nel mercato del TPL i prezzi siano regolamentati (tariffe) e la concorrenza sia limitata. Le entrate correnti, dunque, sono imputabili principalmente ai corrispettivi stabiliti nei contratti di servizio con l'Autorità di bacino, da contributi ordinari o per oneri CCNL a parziale copertura degli incrementi dei costi del personale

## Focus

conseguenti a vari rinnovi del CCNL, da contributi per le agevolazioni tariffarie, tessere di libera circolazione (es. "lo viaggio ovunque in Lombardia" o "lo viaggio ovunque in Provincia"), manutenzioni ordinarie, spese di videosorveglianza e di vigilanza nonché da ricavi per pubblicità ed entrate a titolo di ripiano disavanzo di gestione.

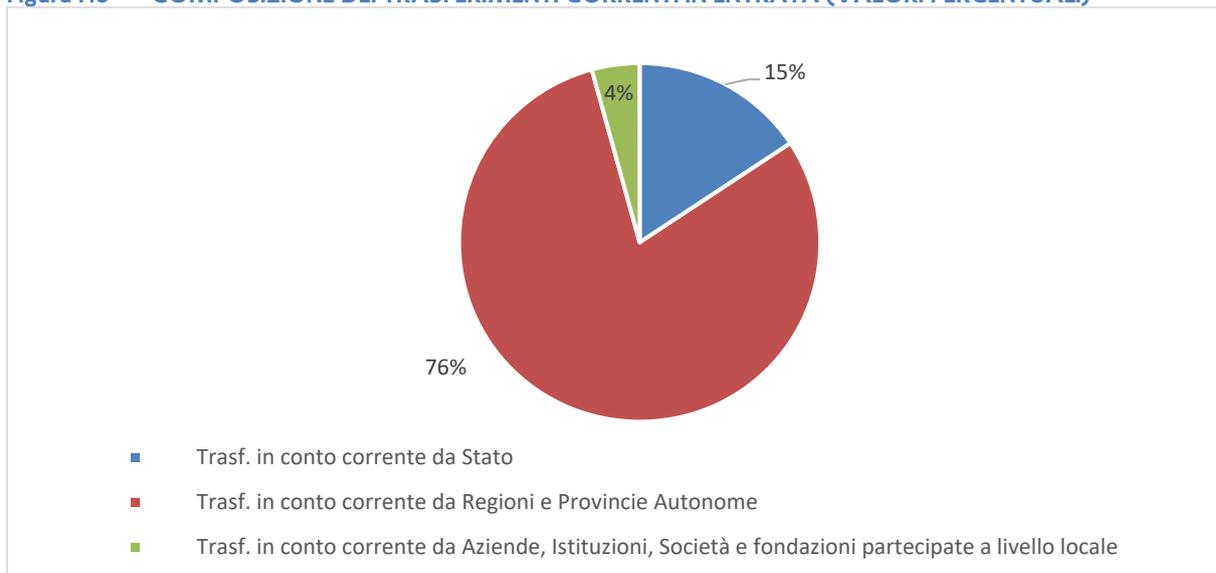
**Figura F.7** COMPOSIZIONE DELLE ENTRATE CORRENTI (VALORI PERCENTUALI)



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Soffermando l'attenzione sui trasferimenti correnti provenienti da enti pubblici, non è inutile rilevare che la maggioranza di essi proviene dalla Regione e solo in minima parte da Stato, Province e Città metropolitane e Aziende, Istituzioni, Società e fondazioni partecipate a livello locale come da figura seguente.

**Figura F.8** COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN ENTRATA (VALORI PERCENTUALI)



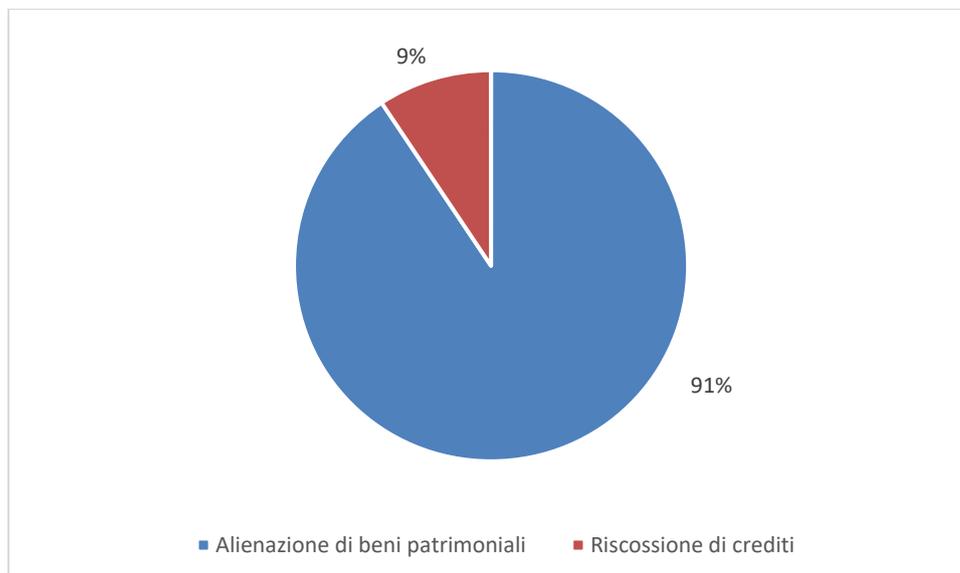
Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

A testimonianza della scarsa incidenza dei trasferimenti da enti pubblici, è possibile utilizzare l'indicatore di dipendenza "finanziaria" delle società considerate, calcolato come

rapporto tra i trasferimenti dagli enti pubblici – sia correnti, sia in conto capitale - ed il totale delle entrate. Tale indicatore ammonta, nell'anno 2018, al 4,2% (circa 26,7 milioni di euro su oltre 635 milioni di euro) cosicché è possibile concludere che le società in esame sembrano non dipendere finanziariamente, se non in misura marginale, dal cordone ombelicale con le Amministrazioni Pubbliche, specie territoriali. In linea generale è possibile osservare che circa il 42% delle società registra un grado di dipendenza finanziaria nullo in quanto esse non ricevono alcun trasferimento da enti pubblici, mentre solo per un numero limitato di società i trasferimenti hanno un peso rilevante sulle entrate complessive che arriva sino al 40,3%. Ad ogni buon conto non è inutile osservare che l'analisi dei soli flussi finanziari attraverso la metodologia CPT non riesce a rappresentare l'effettiva dipendenza economica e gestionale che lega le società in parola agli enti pubblici a causa dell'allocatione contabile delle entrate provenienti da Amministrazioni pubbliche. È evidente, infatti, che le menzionate società, sebbene spesso non registrino nei propri bilanci i trasferimenti dagli enti pubblici, di fatto percepiscono somme provenienti da Amministrazioni Pubbliche che, in quanto corrispettivi derivanti da contratti di servizio, sono allibrate nella voce A1) "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" dello schema di conto economico<sup>122</sup>, invece che nella voce A5) destinata a raccogliere gli "Altri ricavi e proventi" tra cui proprio i contributi in conto esercizio e quelli in conto impianti. Tale contabilizzazione, seppur coerente con i principi contabili<sup>123</sup>, finisce per nascondere contabilmente la dipendenza di dette società dalle Amministrazioni pubbliche. In definitiva, una misura più aderente alla realtà del grado di dipendenza dovrebbe includere anche l'ammontare dei contratti di servizio affidati dalle Amministrazioni pubbliche.

Per quanto concerne gli incassi di capitali, gli stessi sono riconducibili quasi interamente alle Alienazione di beni patrimoniali.

**Figura F.9**    **COMPOSIZIONE DELLE ENTRATE IN CONTO CAPITALE (VALORI PERCENTUALI)**



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

<sup>122</sup> Si veda l'art. 2425 cc.

<sup>123</sup> Si veda l'OIC 12 intitolato "Composizione e schemi del bilancio d'esercizio" ed il relativo documento interpretativo (Documento interpretativo n. 1 del Principio contabile 12 - Classificazione nel conto economico dei costi e ricavi).

## CONCLUSIONI

In conclusione, in un'ottica di analisi normativa e *de jure condendo*, occorre osservare che il Sistema CPT è costantemente impegnato nel miglioramento qualitativo della propria banca dati al fine di favorire l'utilizzo in formato *open* dei dati secondo le diverse metodologie di indagine ed il variabile grado di approfondimento. In particolare, la qualità del dato CPT non potrà che migliorare a seguito della revisione dei flussi finanziari della serie storica delle maggiori Imprese Pubbliche Locali (IPL) in corso di esecuzione: il PSN 2017-2019 Aggiornamento 2018, infatti, contiene questa laboriosa attività che segue la minuziosa revisione della serie storica delle Amministrazioni regionali la quale ha determinato un grande miglioramento della qualità dei dati CPT. Tale revisione non potrà non tener conto del dibattito, ancora aperto, sulla definizione e sull'aggiornamento dei confini dell'universo delle IPL che non si arresti a rivedere la riclassificazione anagrafica e settoriale nonché la metodologia di rilevazione delle IPL, anche attraverso strumenti semi-automatici ed informatici, ma che sia in grado di catturare quella parte di spesa "pubblica" affidata a società oramai interamente private. Tale tendenza è particolarmente evidente nel settore dei trasporti ove l'intricato intreccio normativo tra diritto europeo, norme nazionali e disposizioni regionali sta determinando un frequente ricorso al mercato, sfruttando la concorrenza tra le imprese<sup>124</sup>.

Si fa sempre più frequente l'affidamento del servizio di TPL tramite procedure ad evidenza pubblica nonostante, ancora oggi, domini la procedura di gestione diretta tramite affidamenti a società *in house* ovvero procedure di affidamento diretto. La volontà di privilegiare l'aspetto concorrenziale nella volontà del Legislatore appare evidente laddove si ponga attenzione all'art. 27 del DL. n. 50/2017, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 96/2017 e smi che introduce un chiaro incentivo all'utilizzo della procedura competitiva disponendo una "riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo [nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale] da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti..., qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. .... La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione ... è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure."

Nonostante la questione degli affidamenti del servizio di TPL generi, ormai da tempo, una discreta mole di contenzioso innanzi non solo al giudice amministrativo nazionale, ma anche davanti al giudice europeo, appare evidente la tendenza legislativa di apertura alla concorrenza ed all'affidamento mediante gara. Emblematico al riguardo è l'affidamento del servizio di TPL nella Regione Toscana assegnato ad una società interamente privata (ed anzi controllata da una società di diritto francese) a seguito di gara pubblica, nonostante le procedure giurisdizionali ancora in corso: tale "privatizzazione" del settore del TPL implica che le società affidatarie escano dai *radar* del Sistema CPT in quanto società non controllate da enti pubblici. In definitiva, occorre avviare una riflessione ed una ricerca sul perimetro del Sistema CPT alla luce della richiesta maggiore di concorrenza da parte del diritto europeo nonché dalle più frequenti procedure ad evidenza pubblica al

<sup>124</sup> Le gare per l'affidamento del servizio di TPL possono avere ad oggetto contratti di servizi diversamente modulabili ma compendabili in *net-cost contract* e *gross-cost contract* a seconda della diversa allocazione dei rischi tra gestore e regolatore.

fine di valutare ed analizzare i flussi finanziari delle società affidatarie, altrimenti non rilevate, anche al fine di fornire un utile supporto al *policy maker* ed alla collettività scientifica nel suo complesso.

Ulteriori filoni di ricerca che si potranno sviluppare riguardano, ad esempio, la capacità degli operatori economici di operare nel mercato e la loro dipendenza dai trasferimenti pubblici, l'effetto moltiplicatore generato dalla spesa pubblica nel TPL ed i margini di autofinanziamento aziendale nonché la capacità del servizio affidato tramite procedure ad evidenza pubblica di rispettare i costi *standard* per il servizio di TPL<sup>125</sup>.

---

<sup>125</sup> Si veda il DM del 28 marzo 2018, n. 157.

Focus

## FOCUS DI APPROFONDIMENTO - REGIONE PUGLIA, LA RIFORMA DEL TPL E I COSTI STANDARD

### ABSTRACT

Questo capitolo si pone l'obiettivo di presentare il processo di riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ripercorrendo le tappe principali normative e modellistiche in ambito europeo e nazionale. L'attenzione, a seguire, si sposta su una tematica di estremo interesse qual è quella dei costi standard e della loro difficoltà applicativa. Sarà presentato il caso della Puglia per il quale sono stati estrapolati e analizzati alcuni dati di bilancio per una selezione di imprese di TPL. Il capitolo si conclude mettendo in evidenza che, così come emerge dalle intenzioni del legislatore, il costo standard non va inteso come una misura effettiva del costo, bensì come metodo di allocazione delle risorse. Ulteriori analisi di dati permetterebbero un arricchimento delle analisi proposte.

### F.1 LA POSIZIONE EUROPEA

Nel prossimo futuro la concorrenza tra i Paesi europei si baserà, da un lato, sulla capacità delle amministrazioni comunali di rilanciare i centri urbani e di garantire un'elevata qualità della vita dei cittadini e, dall'altro, di avere un sistema di trasporto urbano efficiente. Andando avanti con il processo di unificazione europea, la maggior parte dei progetti europei nel contesto della mobilità sostenibile sarà indirizzata all'armonizzazione di iniziative e politiche. Un esempio è dato dalla disponibilità di informazioni utili agli utenti dei servizi di trasporto che dovrebbero essere standardizzate in tutti gli Stati membri europei. Ogni Stato sarà stimolato e monitorato rispetto alla ricezione delle direttive europee, che rappresentano linee guida per le amministrazioni locali al fine di garantire standard economici efficienti ai clienti del servizio di trasporto.

La politica europea dei trasporti urbani è trattata principalmente da:

- i Regolamenti europei 1191/1969 e 1893/1991;
- Il Programma d'azione per la politica comune dei trasporti 1995-2000 (1995);
- il Libro verde "La rete dei cittadini - Realizzare il potenziale del trasporto pubblico di passeggeri in Europa" (1995);
- la Comunicazione sullo sviluppo della rete dei cittadini (1998);
- la Comunicazione sui trasporti e la CO<sub>2</sub> (1998);
- la politica comune dei trasporti. Mobilità sostenibile: prospettive per il futuro (1998);
- il Libro bianco "La politica europea dei trasporti per il 2010. Time to decide" (2001);
- il Libro Bianco dei trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2011).

Dai suddetti documenti si evince come la Commissione Europea mira a definire strumenti e politiche per promuovere modi di trasporto collettivo, per migliorare l'efficacia e l'efficienza dei servizi di trasporto. In dettaglio, viene identificato il ruolo dell'UE per:

- diffondere il know-how e fissare gli obiettivi;
- allineare le priorità di ricerca e sviluppo con le esigenze degli utenti;
- rendere efficaci gli strumenti comunitari;
- modernizzare il quadro normativo;

## Focus

- migliorare lo standard dei servizi.

Per quanto riguarda la regolamentazione dei servizi di trasporto, tali documenti suggeriscono il modello della concorrenza per il mercato (o concorrenza regolamentata o concorrenza pianificata) che costituisce una scelta intermedia tra le altre due opzioni rappresentate dal modello completo dei servizi deregolati (concorrenza di mercato) e il modello di mercato chiuso (monopolio pubblico o privato). Questo strumento è considerato efficace quando una concorrenza aperta del mercato non è fattibile o economicamente sostenibile.

Allo stato attuale, per quanto riguarda il sistema di trasporto locale, i processi di privatizzazione e liberalizzazione sono stati promossi dalla Commissione Europea, senza interferire con le implementazioni locali. La Commissione Europea ha indirizzato le politiche di trasporto verso lo sviluppo sostenibile basato su un approccio integrato, in modo da pervenire sullo split modale equilibrato all'interno del mercato europeo. In linea con gli orientamenti della Commissione Europea gli strumenti con i quali è possibile raggiungere questi obiettivi sono:

- le tariffe, per i trasporti stradali;
- i miglioramenti della qualità dei servizi di trasporto e dei servizi logistici, nonché l'implementazione di misure tecnologiche, per le modalità alternative di trasporto.

La Commissione Europea, inoltre, sostiene che le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto locale dovrebbero incoraggiare gli operatori al fine di migliorare gli standard di servizio, garantendo al contempo un sistema di trasporto integrato. In aggiunta, i documenti comunitari promuovono lo scambio di buone pratiche volte a migliorare l'utilizzo dei trasporti pubblici e delle infrastrutture esistenti. Infine, la Commissione focalizza l'attenzione sulla determinazione delle tariffe in modo da migliorare la contabilità degli enti pubblici locali.

In concreto, l'inizio del processo di competizione è risultato lento e difficile ovunque. Nonostante il quadro generale risulti dinamico, grazie alla internazionalizzazione del mercato dei trasporti, sono pochi gli operatori in grado di rimanere nel mercato rispettando le nuove "regole" di concorrenza. Inoltre, il ruolo dell'UE nel promuovere cambiamenti nei modelli di comportamento dei trasporti non è del tutto chiaro. Come ha affermato la Commissione Europea in diversi documenti, i prezzi devono essere efficaci in modo da incidere sul comportamento delle persone, sebbene possano risultare socialmente ingiusti.

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, entrato in vigore dal 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il Regolamento prevede l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

La possibilità di affidamento diretto è però subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società *in house*) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale. Gli affidamenti diretti sono, peraltro, sempre consentiti (sempre fatto salvo il divieto da parte del Legislatore nazionale) al di sotto di determinate soglie di valore e dimensione del servizio. Per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri è stata peraltro introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consente fino al 2 dicembre 2019 (salvo che non sia vietato dalle legislazioni nazionali) l'affidamento diretto con le regole attuali e per una durata massima di 10 anni, prorogabile del 50% in caso di investimenti dell'operatore. Sulla base delle rilevazioni dell'Autorità dei Trasporti tale procedura risulta adottata da alcune Regioni per i contratti di trasporto pubblico ferroviario regionale. Successivamente al 2019 e fino al 2023 sarà consentito stipulare contratti per l'affidamento con le regole attuali per un massimo di 10 anni, ma senza possibilità di proroga per gli investimenti.

## F.2 ALCUNE ESPERIENZE EUROPEE

Il trasporto pubblico sta perdendo terreno in tutta Europa, ad eccezione dei casi in cui sono stati effettuati forti investimenti e il servizio di trasporto è stato percepito dagli utenti come comodo, affidabile e sicuro. Ma in generale, negli stati membri della UE, le persone tendono a includere le automobili nelle loro abitudini di mobilità e sarà difficile orientarle verso la scelta del trasporto pubblico. Sulla base di alcune esperienze europee, una soluzione a questo problema è rappresentata dagli strumenti di gestione della domanda per incoraggiare gli utenti a utilizzare i trasporti pubblici e le altre modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente. Allo stesso tempo, è necessario migliorare la pianificazione e l'accesso al territorio secondo i più consolidati schemi di *land-use*. Inoltre, è essenziale l'effettiva integrazione dei singoli modi e dei servizi di trasporto pubblico. Alcuni casi europei vincenti suggeriscono un mix di misure per incoraggiare le persone a utilizzare i trasporti pubblici - misure del tipo *pull* - e ridurre l'uso di auto private - misure del tipo *push*. I criteri per determinare il mix di misure *pull* e *push* sono:

- il livello di congestione;
- l'impatto del miglioramento della qualità sul sistema di trasporto pubblico;
- l'impatto delle misure per dare priorità al trasporto pubblico;
- la flessibilità riferita al modo di far fronte alle fluttuazioni del traffico;
- il raggiungimento della massa critica per una fornitura efficiente di servizi di trasporto pubblico;
- le esigenze commerciali;
- la pianificazione urbana e territoriale locale.

In tutta l'Unione Europea sono stati intrapresi miglioramenti che riguardano la fornitura di informazioni, la qualità del servizio, le priorità di pianificazione per il trasporto pubblico e la pianificazione dell'uso del territorio nell'ambito di un approccio di politica integrata. Alcuni di questi miglioramenti sono l'effetto dei cambiamenti registrati nel quadro normativo che, a sua volta, riflette le opzioni intraprese in diversi Paesi. In sintesi, è possibile sostenere come il settore dei trasporti sia, oggi, caratterizzato da notevoli ostacoli all'ingresso gratuito nel mercato. Tuttavia, ci sono alcuni esempi di regolamentazione del mercato per l'assegnazione di sussidi. Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito hanno emanato leggi per aprire una parte del mercato del trasporto su strada alla concorrenza. Per i

## Focus

servizi della metropolitana, dei treni leggeri e del settore ferroviario, sin dall'inizio Germania, Italia, Portogallo, Svezia e Regno Unito hanno adottato regole competitive per la fornitura del servizio di trasporto.

### F.3 LA SITUAZIONE ITALIANA

La riforma italiana del TPL mira a recuperare efficienza ed efficacia dei servizi di trasporto attraverso la concorrenza, la riduzione dei sussidi pubblici, l'aumento della responsabilità finanziaria degli enti locali, e promuovere la crescita industriale del settore dei trasporti. La riforma italiana dei servizi di trasporto locale iniziata nel 1997 è apparsa da subito caratterizzata da un processo lento di cambiamento. Gli elementi peculiari sono riconducibili a:

- procedure di *tendering*, che sono generalmente organizzate a livello provinciale, senza considerare la possibile presenza di economie di scala a diversi livelli;
- tendenza iniziale comune ad aggregare il trasporto urbano ed extraurbano: questo consente all'ente locale di tagliare i sussidi e di spingere l'operatore a incrociare gli stessi tra servizi profittevoli e servizi in perdita;
- numerosi bandi di gara per i quali il livello di remunerazione previsto per la gestione dei servizi era molto basso e, di conseguenza, alcune gare non ricevevano offerte;
- casi generali in cui gli assegnatari delle gare sono risultati gli stessi operatori presenti prima dell'apertura del mercato e il numero dei partecipanti è sempre stato molto basso;
- gare con un solo lotto organizzate da molte città.

Questi ultimi due punti sono una chiara indicazione della limitata concorrenza reale esistente nel mercato dei trasporti e, con alte probabilità, della circostanza in base alla quale gli operatori storici, gli *incumbent*, risultassero gli stessi assegnatari del servizio. Tutto ciò ha condotto ad una reale situazione di monopolio. Successivamente, modifiche nella legislazione sui servizi pubblici locali hanno consentito l'affidamento dei servizi di trasporto *in house*. L'effetto è stato un aumento dei deficit dovuti, ad esempio, ad alti livelli salariali non giustificabili data la bassa produttività e il completo allontanamento dagli obiettivi perseguiti dalla riforma.

Con il D.L. 50/2017 è stato realizzato un ampio intervento normativo in materia. Il decreto del 2017 ha infatti introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Con riguardo agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, il D.L. 18/2020 ha previsto la possibilità di sospensione delle procedure di affidamento di servizi del trasporto pubblico locale in corso al 23 febbraio 2020 e di proroga dei rapporti esistenti fino a 12 mesi dalla conclusione dell'emergenza Covid-19.

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale viene promosso l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del Fondo TPL in quanto prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le Regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, non risulti pubblicato il bando di gara, ovvero nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché, per i servizi ferroviari regionali, nel caso in cui non sia effettuata la

pubblicazione entro il 2 dicembre 2018 (termine prorogato dal D.L. 91/2018) ai sensi dell'art. 7, comma 2, del medesimo Regolamento (CE). La riduzione che si applica alla quota di ciascuna Regione è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con tali procedure e le risorse che ne derivano vengono ripartite tra le altre Regioni. Si cerca, inoltre, di incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. La riduzione non si applica, peraltro, ai contratti di servizio già affidati alla data del 30 settembre 2017, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, e sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla stessa data delle informazioni richieste dall'art. 7, comma 2, del Regolamento. Si prevedono, comunque, clausole di salvaguardia per evitare una eccessiva riduzione delle risorse disponibili per le Regioni stabilendo, tra l'altro, che nel primo quinquennio di applicazione il riparto non possa determinare, per ciascuna Regione, una riduzione annua maggiore del 10% rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Il Fondo TPL viene ripartito entro il 30 giugno di ogni anno con decreto ministeriale, ed entro il 15 gennaio di ciascun anno viene ripartito tra le Regioni, a titolo di anticipazione, l'80% dello stanziamento del Fondo.

Il comma 12-quater del suddetto art. 27 ha poi stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, in particolare, l'obbligo per l'ente locale o la Regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale qualora il gestore uscente, ovvero uno dei concorrenti, sia controllato o partecipato dall'ente affidante, ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero *in house*.

Il D.L. 50/2017 è, inoltre, intervenuto sulla definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario che costituiscono anch'essi un parametro per il riparto del Fondo TPL. Le Regioni sono chiamate ad operare sulla base dei criteri che saranno introdotti con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e previa intesa in sede di Conferenza unificata, con parere delle competenti Commissioni parlamentari, e dovranno provvedere entro e non oltre 120 giorni dall'adozione del decreto ministeriale, avendo al contempo cura di procedere ad una riprogrammazione dei servizi. Nel caso in cui le Regioni non provvedano nei termini di tempo stabiliti, il Governo può esercitare il potere sostitutivo ai sensi dell'art. 8 della legge n. 131 del 2003.

L'art. 27 del D.L. 50/2017, comma 11-quinquies ha poi fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede inoltre che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10% del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

I commi 11-bis e 11-ter del suddetto art. 27 prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017. Tali limiti impongono che nei contratti suddetti non si possa prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con

## Focus

caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1, mentre si debba prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

A seguire, il comma 11-quater prevede anche che i Comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino specifiche modalità per la diffusione delle nuove tecnologie previste dal Piano di Azione Nazionale sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), impegnandosi, in tale sede, ad utilizzare specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione Europea per gli investimenti in nuove tecnologie per il trasporto.

Il D.L. 34/2020 ha sospeso fino al 2024 l'obbligo per Regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e, fino al 30 giugno 2021, l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa (art. 200).

In materia di scelta del contraente è intervenuto anche l'art. 48 (commi 4 e 5) del D.L. 50/2017 prevedendo che gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità in più lotti, oggetto quest'ultimo di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda.

Le eccezioni sono consentite in casi particolari, ovvero sia se motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché dalla specificità territoriale dell'area. In ogni caso, tali eccezioni devono essere disciplinate con delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le Regioni interessate.

La disciplina transitoria, nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, prevede che gli enti locali debbano comunque procedere al nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto ovvero scada prima dell'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo nel rispetto della normativa vigente.

Il comma 6 del suddetto art. 48 ha poi demandato all'Autorità di regolazione dei trasporti il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attribuendole in particolare i seguenti compiti:

- definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi;
- definire gli schemi dei contratti di servizio esercitati *in house* da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente;
- determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati *in house* o affidati direttamente, la "tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare", nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART, d'ora innanzi), con Delibera n. 143/2018 del 20 dicembre 2018, ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di Atto di regolazione denominato "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio

affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica", che modifica la precedente Delibera n. 49/2015. Su tale schema le Regioni e le Province autonome hanno approvato, il 21 marzo 2019, un documento contenente proposte di modifica ed integrazione allo schema redatto dall'ART.

Il comma 7 sempre dell'art. 48 ha altresì attribuito all'ART, in tema di procedure per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, il potere di intervenire con attività di regolazione generale:

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra i diversi gestori;
- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'art. 18 del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;
- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;
- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, del trattamento economico e normativo derivante esclusivamente dal contratto collettivo nazionale di settore. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente.

Il D.L. 34/2020 (art. 200, comma 1) ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un apposito Fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare le imprese di trasporto pubblico locale e trasporto ferroviario regionale per la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, in relazione all'emergenza SARS-CoV-2. Le imprese interessate sono le seguenti: le imprese di trasporto pubblico locale e regionale; gli enti affidanti nel caso di contratti di servizio *gross cost*; la gestione governativa della ferrovia circumetnea; la gestione governativa navigazione laghi; la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola - confine svizzero.

In attuazione di tale disposizione, il 18 giugno 2020 è stata raggiunta l'intesa in Conferenza Unificata sul decreto interministeriale, MIT/MEF, che dispone l'assegnazione

## Focus

alle Regioni, a titolo di anticipazione, di complessivi 412 milioni di euro, su 500 totali stanziati, a compensazione dei mancati introiti per le aziende di trasporto pubblico locale nel periodo di *lockdown*. L'anticipazione da corrispondere alle aziende è pari al 55% dei ricavi certificati relativi al periodo dal 23 febbraio al 3 maggio 2018, in attesa dei dati certificati del 2019 non ancora disponibili. Complessivamente alle Regioni vengono attribuiti poco più di 406 milioni di euro, mentre poco più di 6 milioni sono attribuiti complessivamente alle gestioni governative (Ferrovia Circumetnea, Servizio ferroviario Domodossola- confine svizzero e Gestione governativa navigazione laghi). Gli 88 milioni di euro circa che costituiscono il residuo di risorse da ripartire, secondo quanto comunicato, consentiranno di rivedere eventualmente le attuali assegnazioni in sede di riparto definitivo.

Lo stesso Fondo è destinato inoltre, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti dalle misure previste dall'art. 215 del D.L. 34/2020 che prevede il ristoro degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, ai soggetti che non abbiano potuto usufruirne.

Inoltre, il comma 6 dell'art. 200 del D.L. 34/2020 ha disposto che le autorità statali e locali titolari dei contratti di servizio erogano alle imprese di trasporto pubblico di passeggeri, entro il 31 luglio 2020, un importo non inferiore all'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti al 31 agosto 2020, al fine di garantire l'operatività.

## F.4 I COSTI STANDARD

Con la Legge del 5 maggio 2009 n. 42 è stata conferita la delega al Governo in tema di federalismo fiscale, dando così attuazione all'art. 119 della Costituzione che prevede l'autonomia finanziaria, di entrata e di spesa per i Comuni, le Province, le Città Metropolitane e le Regioni. Vengono così delineati gli orientamenti di finanziamento delle aziende di trasporto pubblico locale. L'elemento di novità è dato dal perseguimento della logica dell'efficienza e dell'efficacia nell'utilizzo delle risorse mediante l'assegnazione delle stesse non più in base allo storico, ma con riferimento a costi e fabbisogni standard. Si mira dunque a efficientare la spesa, a ridurre i costi in una logica di *spending review*. La legge di stabilità del 2014 (del 27.12.2013, n. 147) è tornata con enfasi sul costo standard, definendone i criteri per il calcolo e imponendone l'applicazione al riparto delle risorse statali per il settore. In particolare, «[...] con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'art. 8 del D.lgs. 28/8/1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile» (art.1, comma 84). Inoltre, «[...] a partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le Regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi» (art.1, comma 85). Il costo standard è quindi diventato un principio di riferimento nella definizione della compensazione economica per l'erogazione del servizio, da porre a base d'asta nelle gare per gli affidamenti. Gli operatori sono così incentivati a promuovere la propria efficienza, secondo il principio della *yardstick competition* poiché l'amministrazione concedente riconoscerà

all'affidatario un ammontare di risorse in grado di remunerare i costi di un operatore efficiente a prescindere dai suoi costi specifici. Le spese regionali per il TPL si distinguono in: spese correnti e spese in conto capitale. Il finanziamento di queste tipologie di spesa risulta differente e mentre le prime trovano copertura con tributi regionali, quote addizionali IRPEF e quote del fondo perequativo, le spese in conto capitale trovano capienza nella compartecipazione regionale all'IVA, quote addizionali regionali IRPEF, IRAP, entrate proprie regionali, quote del fondo perequativo. Qualora le Regioni volessero erogare livelli di servizio oltre i livelli minimi si vedono costrette ad attingere a risorse proprie. Questi elementi spingono le imprese di TPL a porre l'attenzione sugli aspetti gestionali poiché i valori di riferimento fungono da valore soglia.

La letteratura offre numerosi spunti di riflessione per quel che concerne gli approcci metodologici per la definizione e il calcolo dei costi standard. In linea di massima, i vari autori concordano con l'individuazione del costo standard quale valore a cui tendere per misurare la performance a livello microeconomico. La determinazione dei costi standard all'interno delle aziende richiede l'individuazione di alcune fasi che consentono, al termine, di quantificarne il valore. Innanzitutto, è necessario individuare i centri di costo, successivamente vanno definite le condizioni operative dei centri di costo, segue la determinazione delle unità di conto e dei volumi produttivi, e infine si determinano i costi standard riferiti all'intero processo produttivo e al prodotto. Sulla base delle risultanze di questi calcoli l'azienda prenderà le sue decisioni e formulerà le proprie strategie.

## F.5 IL CASO DELLA PUGLIA

Il quadro normativo di riferimento essenziale del TPL in Puglia è il seguente:

- Legge Regionale 31 ottobre 2002, n. 18, T.U. del Trasporto Pubblico locale;
- Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16, Piano Regionale dei Trasporti;
- Legge Regionale 20 agosto 2012, n. 24, Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali;
- Legge Regionale 2 novembre 2017, n. 41, Istituzione Agenzia Regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET);
- Il Piano attuativo del PRT 2015-2019 è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016;
- Il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 23 marzo 2010, n. 865, adozione dei servizi minimi di TPRL;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 29 maggio 2018, n. 903, linee di indirizzo agli Enti Locali per l'adozione di misure di emergenza ex art. 5, co. 5 Reg. (CE) 1370/2007 volte ad evitare l'interruzione del servizio nelle more dell'espletamento delle procedure finalizzate all'individuazione del nuovo soggetto affidatario.

Il 30 dicembre 2019 con Delibera della Giunta Regionale è stata approvata la riorganizzazione complessiva del TPL, avviata nel 2016 con l'approvazione da parte della Giunta regionale del Piano Regionale dei Trasporti. La deliberazione approvata ha determinato, secondo criteri di omogeneità territoriale (e cioè per i 6 Ambiti Territoriali Ottimali che corrispondono alle Province pugliesi), da un lato, il livello dei servizi minimi che devono essere assicurati sul territorio dai gestori del servizio in termini di numero di chilometri percorsi dalle autolinee, calcolati sulla base dei bisogni effettivi di mobilità stimati concretamente a seguito di approfondite rilevazioni, e, dall'altro, i costi standard

per chilometro percorso come elemento di riferimento per permettere agli enti affidanti di determinare, attraverso il piano economico finanziario simulato, i corrispettivi a base d'asta. I costi standard sono stati individuati sulla base di valutazioni quantitative e qualitative del servizio da offrire, nel rispetto di un corretto rapporto tra i ricavi derivanti dalla gestione del servizio di trasporto e i costi operativi dello stesso. Tutto questo determina un importante sforzo finanziario per garantire il servizio automobilistico con risorse che, complessivamente, ammontano a 238 milioni di euro annui (regionali e statali), facendo registrare un considerevole incremento di quasi 36 milioni l'anno rispetto alla situazione attuale.

Dalla Tabella F.1 emerge come i servizi minimi per il trasporto "su gomma", necessari a soddisfare la domanda di mobilità del pendolarismo scolastico, lavorativo, sanitario e di servizio per raggiungere gli uffici pubblici, vedono un sensibile incremento in termini di percorrenza, espressa in chilometri percorsi dagli autobus, rispetto alla precedente programmazione, definita con una deliberazione della giunta regionale del 2010 (n. 865/2010). Ad Altamura, per esempio, rispetto agli attuali 156.785 km, la Regione riconosce con il nuovo piano 211.579 km annui di percorrenza, con un importante incremento di 54.794 km, che così consente il passaggio della città dal 24° al 15° posto tra tutti i Comuni della Puglia in termini di chilometri riconosciuti, e dal 6° al 3° posto tra i Comuni dell'Ambito Territoriale Ottimale (ATO, d'ora innanzi) che è rappresentato dall'area metropolitana barese. Anche Gravina in Puglia registra un deciso aumento di km annui percorsi, passando da 47.122 km a 93.669 km annui, definendo così un incremento di 45.128 km, che le consente di attestarsi al 31° posto (rispetto al precedente 41°) tra tutti i Comuni della Puglia e di passare dal 15° all'11° posto nell'ATO di Bari. Incrementi significativi sono stati riconosciuti anche per:

- Santeramo in Colle che passa da 69.677 km a 112.813 km annui riconosciuti, con un aumento di 43.136 km di percorrenza (un avanzamento dal 34° al 27° posto in Puglia e dall'11° all'8° posto nell'ATO di Bari);
- Cassano delle Murge che passa da 16.146 a 37.746 km annui riconosciuti, con un incremento di 21.600 km (un avanzamento dal 48° al 42° posto in Puglia e dal 20° al 18° nell'ATO di Bari);
- Locorotondo che passa da 8.766 a 80.768 km annui riconosciuti, con un significativo incremento di ben 72.002 km (un avanzamento dal 49° al 34° posto in Puglia e dal 21° al 14° nell'ATO di Bari);
- Gioia del Colle che passa da 78.870 a 104.783 km annui riconosciuti, con un aumento di 25.913 km (un avanzamento dal 32° al 29° posto in Puglia e dal 10° al 9° nell'ATO di Bari).

Si tratta di numeri che segnalano, oggettivamente, una particolare attenzione riservata alle esigenze delle Comunità della Murgia barese al fine di potenziare e migliorare i servizi di trasporto pubblico locale. A questi incrementi e alla nuova definizione dei costi standard corrisponde un significativo aumento del sostegno finanziario della Regione a favore dei servizi assicurati ai Comuni. In un documento successivo e con la disponibilità completa dei dati si fornirà un quadro completo.

Tabella F.1 DETERMINAZIONE DEI LIVELLI DI SERVIZIO - PUGLIA

ATO	Comune	Passeggeri*km Centro abitato	Passeggeri*km fuori centro abitato	Passeggeri*km in Destinazione Riparametrati	Passeggeri*km totali	Percorrenze Nuovi Livelli di Servizi Minimi (SSMM)	Percorrenze consuntive Osservatorio Nazionale 2016	Variazione percorrenze Nuovi Livelli SSMM con percordanze consuntive Osservatorio 2016	Percorrenze servizi minimi DGR 865/2010	Variazione percorrenze Nuovi Livelli SSMM rispetto alla DGR 865/2010
BAT	Spinazzola	142'102,26	17'263,73	2'401,80	161'767,78	26'247,86	26'972,00	-724,14	21'710,00	4'537,86
Bari	Bari	114'044'572,28	15'146'147,91	157'313'121,54	286'503'841,74	11'422'295,77	10'434'187,00	988'108,77	10'230'674,00	1'191'621,77
Bari	Altamura	1'013'370,77	117'366,87	176'550,81	1'307'288,45	211'579,01	353'077,00	-141'497,99	156'785,00	54'794,01
Bari	Bitonto	677'692,86	271'058,94	96'753,64	1'045'505,44	169'639,95	425'905,00	-256'265,05	417'512,00	-247'872,05
Bari	Cassano delle Murge	132'704,63	76'399,39	23'531,80	232'635,82	37'746,65	48'800,00	-11'053,35	16'146,00	21'600,65
Bari	Castellana Grotte	277'600,10	216'383,03	194'622,73	688'605,87	111'730,71	112'606,00	-875,29	60'000,00	51'730,71
Bari	Conversano	253'535,49	124'290,78	160'567,54	538'393,82	87'357,85	61'219,00	26'138,85	60'176,00	27'181,85
Bari	Corato	877'515,83	52'093,23	215'634,05	1'145'243,11	185'823,03	104'791,00	81'032,03	88'140,00	97'683,03
Bari	Gioia del Colle	338'860,79	222'460,75	84'466,75	645'788,29	104'783,29	82'275,00	22'508,29	78'870,00	25'913,29
Bari	Giovinazzo	87'029,40	20'476,17	6'443,25	113'948,82	18'488,93	42'738,00	-24'249,07	39'000,00	-28'511,07
Bari	Gravina in Puglia	460'839,53	107'296,50	12'929,89	581'065,92	92'250,46	93'669,10	-1'418,64	47'122,00	45'128,46
Bari	Locorotondo	108'809,98	381'512,82	7'457,43	497'780,22	80'768,03	8'766,00	72'002,03	8'766,00	72'002,03
Bari	Modugno	1'087'868,99	29'543,67	188'169,70	1'305'582,36	210'739,29	249'595,00	-38'855,71	248'043,00	-37'303,71
Bari	Mola di Bari	137'945,02	17'430,59	18'797,13	174'172,74	28'260,64	39'275,00	-11'014,36	39'275,00	-11'014,36
Bari	Molfetta	670'053,36	25'501,33	370'416,82	1'065'971,51	172'960,71	238'161,00	-65'200,29	237'843,00	-64'882,29
Bari	Monopoli	1'165'930,01	1'407'032,04	90'242,61	2'663'204,66	421'603,16	258'204,00	163'399,16	174'615,00	246'988,16
Bari	Noci	120'730,58	118'699,78	31'664,18	271'094,54	43'641,17	142'359,00	-98'717,83	112'129,00	-68'487,83
Bari	Noicattaro	269'509,30	182'981,41	7'535,14	460'025,84	73'654,06	0,00	73'654,06	0,00	73'654,06
Bari	Palo del Colle	138'942,37	12'465,07	3'649,34	155'056,78	25'158,96	31'740,00	-6'581,04	31'515,00	-6'356,04
Bari	Putignano	291'670,17	143'136,09	73'932,37	508'738,63	82'546,10	101'994,00	-19'447,90	94'545,00	-11'998,90
Bari	Ruvo di Puglia	189'139,09	101'511,25	34'937,07	325'587,41	52'828,64	94'574,00	-41'745,36	68'847,00	-16'018,36
Bari	Santeramo in Colle	542'909,89	129'810,37	31'154,13	703'874,38	112'813,54	70'016,00	42'797,54	69'677,00	43'136,54
Bari	Terlizzi	159'327,42	27'329,04	21'556,74	208'213,20	33'783,93	42'914,00	-9'130,07	42'666,00	-8'882,07
Bari	Triggiano	89'796,08	1'549,59	29'170,13	120'515,80	19'295,61	0,00	19'295,61	0,00	19'295,61
Taranto	Taranto	35'386'151,64	5'916'287,16	25'197'288,16	66'499'726,96	5'064'569,24	6'571'975,00	-1'507'405,76	7'003'265,00	-1'938'695,76
Taranto	Castellaneta	239'665,91	408'403,64	84'112,77	732'182,32	118'801,27	47'400,00	71'401,27	47'027,00	71'774,27

Fonte: ASSET, Regione Puglia

Di seguito, si presentano i dati di bilancio di alcune società pugliesi di TPL che consentono di mettere in evidenza alcuni spunti di riflessione, purtroppo solo parziali a seguito dell'attuale indisponibilità di informazioni relative alla produzione.

In particolare, risulta interessante l'incidenza delle erogazioni pubbliche in conto esercizio rispetto al volume dei ricavi complessivamente generati.

I dati riferiti all'Azienda Trasporti Automobilistici Foggia (ATAF) evidenziano un'incidenza di € 65,57 ogni 1000 posti-km offerti nel 2016, di € 74,77 nel 2017, di € 113,24 nel 2018 ed infine di € 24,98 nel 2019. Risulta, quindi, evidente un forte ridimensionamento della contribuzione in conto esercizio nell'ultimo anno considerato, anche a seguito di una migliore performance della società. Un altro dato interessante è quello relativo all'evidente peso del personale sul totale dei costi di produzione, così come si evince nella Tabella F.2.

## Focus

**Tabella F.2 DATI ECONOMICI DELL'AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI FOGGIA SpA (ATAF)**

Anni	Produzione			Costi				Addetti
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti	Totale	
2016	17.048.765	1.118.011	19.835.508	10.812.606	4.625.942	1.940.199	18.119.723	237
2017	17.110.611	1.279.397	20.276.369	9.715.545	5.229.345	2.514.341	18.215.174	212
2018	17.108.632	1.937.365	20.064.115	10.004.297	4.795.758	2.001.297	17.810.985	207
2019	18.308.632	457.349	19.744.360	9.325.914	5.545.027	1.530.024	17.600.959	204

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA

Con riferimento all'Azienda Mobilità e Trasporti Bari SpA (AMTAB), i dati riferiti all'incidenza dei contributi in conto esercizio sui ricavi della gestione caratteristica, riportati in Tabella F.3, consentono di evidenziare una contribuzione pari € 113,38 per 1000 posti-km nel 2016, € 103,29 nel 2017, € 112,57 nel 2018 e 115,29 nel 2019. Emerge, dunque, una sostanziale stabilità di contribuzione a fronte di ricavi in crescita lungo l'arco temporale 2016-2019. Anche per questa azienda di TPL emerge una forte incidenza del costo del lavoro sul totale complessivo.

**Tabella F.3 DATI ECONOMICI DELL'AZIENDA MOBILITÀ E TRASPORTI BARI S.P.A. (AMTAB).**

Anni	Produzione			Costi				Addetti		
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti	Totale	A tempo indeterminato	A tempo determinato	Totale
2016	40.525.160	4.594.912	46.920.927	28.846.347	12.071.363	3.071.255	46.320.161	684	2	686
2017	43.385.702	4.481.310	50.833.610	29.996.921	14.734.384	3.517.214	50.353.206	710	26	736
2018	44.065.850	4.960.532	51.335.355	31.026.036	13.946.537	3.673.055	50.669.503	727	16	743
2019	44.693.056	5.152.605	51.288.884	31.500.468	13.333.470	3.844.267	50.244.410	738	19	757

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA

I dati estrapolati dai bilanci dell'Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto SpA (AMAT) consentono di determinare il peso dei contributi in conto esercizio sui ricavi della gestione caratteristica. Dal rapporto tra le due voci, a sua volta rapportato a 1000 posti-km, emerge un valore pari a € 177,69 per il 2016, a € 160,97 per il 2017, a € 157,63 per il 2018 e a € 144,67 per il 2019. In questo caso, i ricavi sono sostanzialmente stabili e la contribuzione presenta lievi flessioni in tutto il periodo considerato. Anche questa azienda registra una forte incidenza della componente di costo del personale sul totale complessivo (cfr. Tabella F.4).

**Tabella F.4 DATI ECONOMICI DELL'AZIENDA PER LA MOBILITÀ NELL'AREA DI TARANTO SpA (AMAT).**

Anni	Produzione			Costi			Addetti			
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti	Totale	Servizi TPL	Altri servizi	Totale
2016	31.717.798	5.635.915	38.107.271	20.520.808	7.534.736	3.443.813	37.416.515	475	395	80
2017	31.314.416	5.040.620	37.642.383	18.567.195	7.710.159	2.925.252	36.385.757	443	370	73
2018	31.742.335	5.003.477	37.906.468	18.731.308	7.486.783	2.394.973	35.715.642	448	383	66
2019	31.890.588	4.613.729	37.217.967	18.823.278	7.379.075	2.125.589	35.833.836	443	377	66

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA

Di seguito si riportano i dati dell'azienda CTP. Dall'elaborazione dei dati, riportati in Tabella F.5, è possibile determinare l'incidenza dei contributi in conto esercizio sui ricavi della gestione caratteristica. L'incidenza oscilla tra € 116,99 del 2016 e € 209,69 del 2019 con un particolare peso soprattutto nel 2019. Anche in questo caso, il bilancio dell'azienda, dal lato dei costi, evidenzia la notevole incidenza dei costi del personale sul totale.

**Tabella F.5 DATI ECONOMICI DELL'AZIENDA CTP - TRASPORTI PUBBLICI LOCALI SpA**

Anni	Produzione			Costi			Addetti	
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti		Totale
2016	17.247.158	2.017.827	18.843.141	10.719.042	3.279.164	427.077	18.843.141	280
2017	16.411.493	2.054.361	18.593.373	10.267.483	2.909.513	416.086	18.593.373	275
2018	16.207.224	2.733.897	19.545.242	10.063.840	2.768.471	1.705.237	19.408.368	281
2019	15.049.794	3.155.807	18.375.622	9.995.650	2.874.905	3.872.453	21.037.539	230

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA

La Tabella F.6 contiene i dati di bilancio dell'Azienda Mobilità e Trasporti Molfetta Srl. Per questa società, l'incidenza dei contributi in conto esercizio è decisamente minore rispetto alle precedenti società. Più in dettaglio, questa ammonta a € 52,24 per 1000 posti-km nel 2016, a € 34,04 nel 2017, a € 15,07 nel 2018 e, infine, a € 9,85 nel 2019. I costi del personale rappresentano circa la metà dei costi di produzione sostenuti dall'azienda negli anni in considerazione.

## Focus

**Tabella F.6 DATI ECONOMICI DELL'AZIENDA MOBILITÀ E TRASPORTI MOLFETTA Srl**

Anni	Produzione			Costi			Totale
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti	
2016	565.365	29.537	686.324	449.462	164.016	50.274	809.723
2017	648.365	22.071	670.510	459.022	205.497	38.577	803.129
2018	754.867	11.380	819.752	470.151	178.862	33.507	815.113
2019	833.419	8.214	907.939	486.818	217.065	40.264	905.697

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA.

Infine, in Tabella F.7 sono riportati i dati della Società Trasporti Provinciale SpA. Anche in questo caso la contribuzione è molto contenuta ed è pari rispettivamente a € 11,69 per 1000 posti-km nel 2016 e a €15,04 nel 2017. Anche in questo caso vi è una forte incidenza del costo del personale.

**Tabella F.7 DATI ECONOMICI DELLA SOCIETÀ TRASPORTI PROVINCIALE SpA**

Anni	Produzione			Costi				Addetti
	Ricavi della gestione caratteristica	Contributi in conto esercizio	Totale	Costo del lavoro	Costi operativi	Ammortamenti	Totale	
2016	16.160.470	188.998	18.488.624	9.306.534	3.579.433	1.138.783	17.917.008	195
2017	16.001.863	240.752	18.501.110	9.897.015	3.278.929	1.309.897	18.393.958	191
2018	15.986.557	-	18.204.828	9.612.431	3.424.371	1.547.765	18.659.301	186

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio forniti dalla CCIAA

## F.6 OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

I dati di bilancio registrati da alcune aziende campione evidenziano la natura *labour intensive* del settore, la forte sindacalizzazione e pressioni esogene che ostacolano una razionalizzazione dell'organico. Peraltro, risulta evidente come l'entità di questi costi superi da sola l'intero ammontare dei contributi in conto esercizio ricevuti. Questo aspetto mette in evidenza la funzione sociale assolta da questo settore quale "ammortizzatore" dei livelli di disoccupazione. E in ogni caso questa componente del costo totale di produzione di tutte le aziende considerate rende particolarmente rigida la struttura dei costi e i margini di manovra delle stesse aziende. Anche dal lato dei ricavi le aziende hanno un'autonomia di manovra molto limitata. Infatti, le aziende non possono agire sulle tariffe. Quindi, gli unici interventi che possono attuare le aziende sono legati alla promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico, alla lotta all'evasione tariffaria e all'incremento dei ricavi non caratteristici. Se sottoponiamo a verifica le aziende rispetto al parametro imposto dalla riforma Burlando in merito alla copertura con ricavi da utenti per almeno il 35%, i risultati conseguiti dalle aziende analizzate sono soddisfacenti.

In merito alla applicabilità della metodologia dei costi standard, data la disomogeneità dei dati di costo registrati dalle aziende e l'assenza di altri dati rilevanti, l'applicazione risulta difficoltosa.

L'analisi realizzata, confermata da altri lavori presenti in letteratura, evidenzia come il costo standard deve essere inteso come una metodologia di allocazione delle risorse per rispondere a criteri omogenei ed equi. Non ci si può dunque attendere una determinazione effettiva ed univoca del costo poiché il criterio allocativo dovrà garantire una parità di trattamento delle aziende localizzate nelle diverse aree del Paese. Le esemplificazioni riportate in questo capitolo consentono di trarre conclusioni di carattere generale e non del tutto esaustive, tuttavia permettono di effettuare riflessioni rilevanti e utili per successivi approfondimenti di metodo.

## BIBLIOGRAFIA

Agenzia per la Coesione territoriale, ReOpen spl, Invitalia (2020), *Assetti organizzativo-gestionali del trasporto pubblico locale*, Report rilevazione, Puglia.

Avenali, A.- Boitani, A.-Catalano, G.-D'Alfonso, T, Matteucci, G. (2019), Un modello per la determinazione del costo standard nei servizi di trasporto pubblico locale su autobus in Italia, Osservatorio sulle politiche industriali e la regolamentazione.

Camera dei Deputati (2020), I trasporti pubblici locali, Analisi tematiche.

Landrani, L.-Lepore, L.-Scaletti, A. (2012), *I costi standard delle aziende dei trasporti pubblici locali*, Aracne, Roma.

Venezia, E. (2004), *Public transport reform: the Italian case study*, The 2004 International Sustainable Development Research Conference, Conference Proceedings, University of Manchester.

## APPENDICE AL CAPITOLO 1

**Tabella A.1.1 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	797.9	859.0	908.7	1101.3	1148.0	1147.6	1323.1	970.3	890.0	857.5	843.8	817.5	694.4	686.9	592.9	550.3	560.1	546.7	577.4
02 - Valle d'Aosta	199.9	152.2	265.0	232.7	222.1	262.0	231.4	207.9	165.2	189.4	162.2	177.2	210.3	171.1	177.3	161.6	174.2	162.8	231.7
03 - Lombardia	1555.5	1732.5	1776.0	1998.3	2074.1	1965.7	2156.2	2053.4	2431.3	2191.3	2074.3	2213.2	2160.1	2109.5	1872.8	1781.4	1423.0	1459.4	1376.5
05 - Veneto	931.5	1084.4	1234.6	1392.6	1601.1	1599.8	1552.6	1820.8	1952.3	2911.6	1693.7	1753.7	1647.7	1466.1	1423.2	1247.0	1127.9	908.3	997.1
06 - Friuli-Venezia Giulia	402.0	425.7	365.5	404.8	480.1	566.8	441.4	876.2	607.1	624.5	511.5	643.6	735.2	575.5	512.0	378.4	394.9	367.8	485.1
07 - Liguria	448.4	406.5	457.5	362.6	459.4	394.8	350.3	409.7	432.0	336.2	376.2	313.2	340.8	253.4	295.4	280.1	313.6	270.9	221.1
08 - Emilia-Romagna	861.3	912.6	1105.0	1216.8	1424.0	1345.3	1382.3	1349.8	1412.3	1259.9	1091.2	937.3	1008.7	902.7	828.5	700.6	674.6	613.9	705.1
09 - Toscana	728.7	844.6	904.4	866.5	989.4	856.6	908.2	900.3	924.3	817.0	759.8	779.5	764.2	725.8	775.1	618.4	593.5	571.2	593.9
10 - Umbria	269.3	321.4	267.8	284.0	294.7	254.8	263.0	291.1	313.1	287.2	258.7	258.8	211.4	221.3	199.3	157.5	167.3	125.5	191.6
11 - Marche	288.1	325.4	350.2	418.2	439.6	387.0	381.4	404.5	392.2	337.1	276.7	267.5	279.3	239.8	270.5	213.5	242.9	216.5	319.2
12 - Lazio	1078.3	1092.9	1000.9	1089.1	1219.7	1457.6	1288.4	1330.9	965.3	1242.8	1298.4	1222.0	1064.2	1111.6	979.0	889.6	751.8	875.7	897.7
13 - Abruzzo	361.8	405.0	357.3	335.2	378.4	365.7	397.2	361.6	333.8	320.8	316.4	295.6	320.4	286.5	285.4	252.0	194.8	173.7	233.6
14 - Molise	143.4	161.4	127.5	126.4	168.6	183.7	184.8	156.7	178.3	177.0	130.4	148.0	113.2	91.2	88.9	100.1	93.9	71.0	89.0
15 - Campania	926.4	870.4	867.2	880.2	1015.2	978.2	975.1	995.2	994.7	989.8	964.9	892.8	801.6	774.1	728.1	872.1	775.9	727.1	776.8
16 - Puglia	586.6	508.7	512.6	445.5	478.6	527.8	531.2	485.0	545.1	564.6	473.9	433.7	400.7	432.4	478.7	504.0	402.7	403.8	363.2
17 - Basilicata	172.6	203.5	190.7	173.8	215.5	255.9	251.3	273.2	268.1	217.7	188.9	163.9	182.5	184.7	213.4	215.9	180.5	159.7	163.2
18 - Calabria	620.5	894.8	886.9	728.9	744.1	922.6	1034.2	1250.5	1441.6	1404.5	1530.4	1826.9	1912.1	1341.0	1202.0	1072.0	955.8	536.8	424.3
19 - Sicilia	1034.8	1224.8	1140.1	1113.1	1013.4	1186.3	1109.0	808.8	773.6	780.7	842.9	930.5	920.7	964.4	982.3	744.6	711.4	662.7	550.7
20 - Sardegna	596.1	615.9	510.4	561.3	610.3	753.8	697.6	589.9	590.3	569.7	497.5	497.8	505.1	395.2	468.0	527.5	426.3	348.5	310.7
21 - P.A. di Trento	346.3	428.4	471.9	494.8	581.7	489.5	576.0	550.6	582.5	497.2	412.5	423.0	403.6	372.6	340.9	394.6	348.1	325.9	359.4
22 - P.A. di Bolzano	492.3	492.6	518.0	451.7	461.5	445.2	473.9	473.0	487.0	458.9	432.8	416.9	400.8	403.5	384.4	373.5	401.5	397.0	418.4
<b>Centro-Nord</b>	<b>8399.6</b>	<b>9078.3</b>	<b>9625.5</b>	<b>10313.3</b>	<b>11395.3</b>	<b>11172.6</b>	<b>11328.1</b>	<b>11638.6</b>	<b>11554.6</b>	<b>12010.4</b>	<b>10191.8</b>	<b>10223.4</b>	<b>9920.9</b>	<b>9240.0</b>	<b>8651.4</b>	<b>7746.6</b>	<b>7173.5</b>	<b>6841.8</b>	<b>7374.1</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>4442.1</b>	<b>4884.5</b>	<b>4592.8</b>	<b>4364.4</b>	<b>4624.1</b>	<b>5174.0</b>	<b>5180.4</b>	<b>4920.9</b>	<b>5125.5</b>	<b>5024.8</b>	<b>4945.3</b>	<b>5189.2</b>	<b>5156.3</b>	<b>4469.5</b>	<b>4446.8</b>	<b>4288.2</b>	<b>3741.1</b>	<b>3083.4</b>	<b>2911.4</b>
<b>Italia</b>	<b>12841.8</b>	<b>13962.7</b>	<b>14218.3</b>	<b>14677.7</b>	<b>16019.4</b>	<b>16346.6</b>	<b>16508.5</b>	<b>16559.5</b>	<b>16680.1</b>	<b>17035.2</b>	<b>15137.1</b>	<b>15412.6</b>	<b>15077.1</b>	<b>13709.5</b>	<b>13098.2</b>	<b>12034.8</b>	<b>10914.7</b>	<b>9925.1</b>	<b>10285.6</b>

## Appendice

**Tabella A.1.2 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015 (MILIONI DI €). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	36.6	34.8	31.4	44.0	34.0	27.7	28.1	28.3	24.5	24.6	26.4	24.9	23.0	21.5	21.5	20.5	22.5	24.8	21.7
02 - Valle d'Aosta	89.8	86.6	213.4	176.3	169.7	194.7	182.3	162.7	110.2	139.1	118.5	132.1	136.4	115.2	118.8	115.5	116.3	113.1	178.0
03 - Lombardia	246.0	332.7	328.8	393.5	413.9	428.9	419.5	477.2	507.3	472.7	558.0	667.5	642.8	642.1	511.8	611.3	365.0	406.0	407.8
05 - Veneto	211.6	275.5	343.8	465.1	500.2	570.2	477.2	584.7	611.7	1635.7	850.2	890.6	824.1	722.8	707.8	625.5	294.6	286.7	272.0
06 - Friuli-Venezia Giulia	145.3	150.5	143.9	140.2	137.8	141.1	79.4	514.2	269.9	299.8	226.1	309.1	422.9	348.8	295.0	207.1	231.6	199.9	312.6
07 - Liguria	23.4	19.9	18.5	21.9	19.9	15.2	14.2	16.9	19.0	13.6	28.1	17.8	16.9	24.8	24.9	23.8	32.5	31.4	30.6
08 - Emilia-Romagna	142.2	135.5	178.5	162.9	270.7	245.9	288.6	322.9	365.8	240.7	190.8	186.6	254.9	186.9	141.0	148.0	138.8	137.4	150.6
09 - Toscana	102.3	119.0	129.8	140.7	164.0	96.0	107.6	158.5	110.8	102.9	96.4	146.0	165.8	148.3	163.5	94.1	106.2	103.8	103.7
10 - Umbria	7.0	6.4	5.9	5.3	5.5	4.4	5.3	5.0	5.2	5.2	5.5	5.0	4.8	4.3	4.3	4.4	4.7	5.3	4.6
11 - Marche	15.0	20.2	24.8	31.1	23.1	27.3	31.0	35.9	38.6	31.9	27.8	26.1	24.3	21.7	23.6	21.3	23.7	23.7	38.8
12 - Lazio	196.3	198.3	201.1	176.6	185.4	110.9	122.1	129.2	102.7	130.6	117.4	115.3	101.8	114.8	81.1	80.5	101.5	98.6	91.8
13 - Abruzzo	7.6	8.8	7.8	7.8	8.1	6.5	7.8	7.1	7.1	7.4	7.7	7.3	6.9	6.4	6.5	6.7	7.3	8.1	7.0
14 - Molise	1.9	1.7	1.5	1.5	1.5	1.2	2.1	1.9	1.6	1.3	1.4	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	3.6	1.9	1.9
15 - Campania	111.0	117.7	124.8	119.5	140.4	120.2	116.2	105.0	105.0	157.4	241.6	131.2	164.7	103.4	106.0	192.6	192.5	200.8	187.6
16 - Puglia	20.7	21.1	18.6	17.7	18.3	15.0	17.6	15.9	15.9	16.3	17.0	15.4	15.0	13.8	14.0	14.3	15.9	17.7	15.6
17 - Basilicata	3.4	3.4	3.2	2.9	3.0	2.4	3.3	3.0	3.0	2.9	3.0	2.6	2.0	2.2	2.4	2.3	2.6	2.9	2.9
18 - Calabria	12.2	13.7	12.0	11.7	12.1	9.7	12.2	11.1	10.5	10.4	10.8	10.2	9.9	9.4	9.5	9.5	10.4	11.6	10.7
19 - Sicilia	243.0	326.5	237.1	276.7	307.1	233.1	182.8	118.2	132.2	151.1	117.0	104.6	127.0	89.2	94.3	113.5	138.2	127.2	104.8
20 - Sardegna	10.0	10.6	9.6	9.1	9.5	8.3	10.0	9.4	9.8	10.1	10.3	10.9	12.0	12.3	9.8	11.6	9.5	11.0	8.8
21 - P.A. di Trento	70.2	66.2	72.6	73.4	86.5	66.2	77.0	100.0	126.8	120.9	115.6	107.3	127.3	126.9	116.4	141.9	137.4	127.0	150.4
22 - P.A. di Bolzano	74.4	70.0	72.7	76.6	89.1	71.4	103.2	112.2	131.2	131.8	124.5	114.4	135.9	137.2	124.7	151.1	132.1	107.0	144.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>1360.1</b>	<b>1515.4</b>	<b>1765.2</b>	<b>1907.6</b>	<b>2099.9</b>	<b>2000.1</b>	<b>1935.6</b>	<b>2647.6</b>	<b>2423.5</b>	<b>3349.5</b>	<b>2485.3</b>	<b>2742.8</b>	<b>2880.8</b>	<b>2615.2</b>	<b>2334.4</b>	<b>2245.0</b>	<b>1706.8</b>	<b>1664.7</b>	<b>1906.7</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>409.7</b>	<b>503.4</b>	<b>414.7</b>	<b>446.8</b>	<b>500.1</b>	<b>396.4</b>	<b>352.2</b>	<b>271.5</b>	<b>285.2</b>	<b>356.9</b>	<b>408.9</b>	<b>283.9</b>	<b>339.2</b>	<b>238.1</b>	<b>244.0</b>	<b>352.0</b>	<b>380.2</b>	<b>381.3</b>	<b>339.2</b>
<b>Italia</b>	<b>1769.8</b>	<b>2018.8</b>	<b>2179.9</b>	<b>2354.5</b>	<b>2600.0</b>	<b>2396.5</b>	<b>2287.7</b>	<b>2919.1</b>	<b>2708.7</b>	<b>3706.4</b>	<b>2894.1</b>	<b>3026.6</b>	<b>3220.0</b>	<b>2853.4</b>	<b>2578.4</b>	<b>2597.0</b>	<b>2087.0</b>	<b>2046.0</b>	<b>2245.9</b>

**Tabella A.1.3 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI SPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	189.0	203.7	215.4	259.4	268.5	267.3	307.4	223.8	203.3	195.0	191.5	185.2	156.9	154.9	133.8	124.7	127.3	124.7	132.3
02 - Valle d'Aosta	1678.8	1275.9	2210.4	1923.2	1815.8	2119.9	1858.3	1657.7	1307.9	1492.3	1276.3	1391.8	1647.0	1333.8	1380.8	1264.8	1370.2	1287.3	1840.3
03 - Lombardia	173.1	192.1	196.0	218.9	224.5	210.5	229.2	216.6	254.2	227.3	213.6	226.2	219.1	212.3	187.5	178.0	142.1	145.5	137.0
05 - Veneto	207.2	240.0	271.5	303.0	344.2	340.6	328.3	381.4	404.5	599.2	347.4	358.7	335.9	297.9	288.9	253.4	229.7	185.1	203.3
06 - Friuli-Venezia Giulia	340.7	360.0	308.1	339.6	400.8	471.7	366.2	722.9	497.4	510.0	417.7	525.8	600.1	468.6	416.9	309.1	323.8	302.3	399.0
07 - Liguria	283.2	258.2	291.6	230.9	291.3	249.6	221.4	258.7	272.0	211.2	236.2	196.7	214.0	159.1	186.1	177.6	200.0	173.5	142.3
08 - Emilia-Romagna	217.7	229.0	274.9	299.9	346.8	324.4	330.6	319.6	330.1	291.3	250.4	213.8	228.8	203.6	186.2	157.5	151.7	137.9	158.2
09 - Toscana	208.6	241.5	257.9	245.5	277.9	238.9	252.0	247.8	251.9	221.0	204.4	208.9	204.2	193.6	206.6	165.0	158.6	152.7	159.1
10 - Umbria	327.5	389.5	323.2	339.6	348.4	298.8	306.7	336.7	357.9	325.5	291.6	290.6	236.7	247.1	222.4	176.4	188.0	141.5	216.9
11 - Marche	197.2	223.0	240.0	283.9	295.5	258.3	253.2	266.5	255.6	218.2	178.7	172.5	179.9	154.3	174.3	138.0	157.6	141.1	208.8
12 - Lazio	210.7	213.6	195.1	210.9	233.9	277.0	243.0	248.4	177.8	226.4	234.4	218.5	187.0	191.2	166.5	151.0	127.6	148.5	152.5
13 - Abruzzo	286.9	320.9	282.4	263.3	295.0	283.5	306.6	277.1	253.4	242.2	238.3	222.1	240.3	214.7	214.1	189.6	147.1	131.7	177.9
14 - Molise	445.2	503.3	398.3	394.7	526.9	575.7	581.3	493.3	561.3	559.0	413.4	470.7	360.1	289.8	283.1	320.2	301.6	229.5	289.7
15 - Campania	162.2	152.6	152.1	153.9	176.6	169.7	169.1	172.2	171.8	170.6	165.9	153.2	137.2	132.1	124.1	148.9	132.7	124.6	133.6
16 - Puglia	145.5	126.4	127.4	110.5	118.4	130.3	131.0	119.3	133.7	138.2	115.7	105.7	97.7	105.6	117.0	123.4	98.9	99.6	89.9
17 - Basilicata	287.5	340.1	319.8	292.2	362.9	432.5	427.1	466.1	458.2	373.1	324.9	282.5	315.1	319.2	369.6	375.4	315.5	280.8	288.8
18 - Calabria	306.6	444.4	442.5	364.4	372.7	464.2	523.0	632.7	728.5	710.7	775.6	926.7	969.2	678.1	607.5	543.2	485.7	273.8	217.4
19 - Sicilia	207.6	246.3	229.6	223.9	203.4	237.8	222.0	161.5	154.0	154.9	166.8	183.8	181.5	189.5	192.9	146.5	140.4	131.4	109.8
20 - Sardegna	364.2	377.3	313.0	343.7	373.1	460.0	424.9	358.4	357.5	344.5	300.6	300.6	304.6	237.8	281.3	317.7	257.5	211.1	189.0
21 - P.A. di Trento	733.1	900.8	984.5	1020.3	1183.6	984.1	1146.6	1083.8	1132.7	957.0	787.6	801.8	759.8	697.0	635.1	733.7	646.5	604.4	664.8
22 - P.A. di Bolzano	1070.8	1066.2	1114.1	963.5	975.7	931.6	980.9	967.8	985.7	920.3	861.3	823.3	785.8	785.3	743.5	718.7	768.4	754.8	790.1
<b>Centro-Nord</b>	<b>230.9</b>	<b>249.0</b>	<b>263.1</b>	<b>279.7</b>	<b>306.0</b>	<b>297.5</b>	<b>299.8</b>	<b>305.4</b>	<b>300.1</b>	<b>309.6</b>	<b>261.2</b>	<b>260.7</b>	<b>251.4</b>	<b>232.5</b>	<b>217.0</b>	<b>194.4</b>	<b>180.2</b>	<b>171.9</b>	<b>185.4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>215.9</b>	<b>237.9</b>	<b>223.9</b>	<b>212.4</b>	<b>224.5</b>	<b>250.8</b>	<b>251.0</b>	<b>237.9</b>	<b>247.1</b>	<b>241.8</b>	<b>237.6</b>	<b>248.9</b>	<b>247.0</b>	<b>213.8</b>	<b>212.6</b>	<b>205.4</b>	<b>179.8</b>	<b>148.7</b>	<b>141.0</b>
<b>Italia</b>	<b>225.5</b>	<b>245.0</b>	<b>249.0</b>	<b>255.7</b>	<b>276.9</b>	<b>280.9</b>	<b>282.5</b>	<b>281.7</b>	<b>281.6</b>	<b>285.9</b>	<b>253.0</b>	<b>256.6</b>	<b>249.9</b>	<b>226.1</b>	<b>215.5</b>	<b>198.2</b>	<b>180.0</b>	<b>164.0</b>	<b>170.2</b>

## Appendice

**Tabella A.1.4 SPESA PRIMARIA NETTA TOTALE A PREZZI 2015. VALORI PRO CAPITE (€). SETTORE VIABILITÀ. OPERATORI EXTRAPA**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	8.7	8.2	7.5	10.4	7.9	6.5	6.5	6.5	5.6	5.6	6.0	5.6	5.2	4.8	4.9	4.7	5.1	5.7	5.0
02 - Valle d'Aosta	754.1	725.8	1779.8	1457.4	1387.6	1575.3	1463.9	1297.6	872.3	1096.0	932.5	1038.0	1067.7	897.6	925.5	903.9	915.0	894.5	1413.8
03 - Lombardia	27.4	36.9	36.3	43.1	44.8	45.9	44.6	50.3	53.0	49.0	57.5	68.2	65.2	64.6	51.2	61.1	36.4	40.5	40.6
05 - Veneto	47.1	61.0	75.6	101.2	107.5	121.4	100.9	122.5	126.7	336.6	174.4	182.2	168.0	146.9	143.7	127.1	60.0	58.4	55.5
06 - Friuli-Venezia Giulia	123.2	127.2	121.3	117.6	115.1	117.4	65.9	424.2	221.1	244.9	184.6	252.5	345.1	284.0	240.2	169.2	189.9	164.3	257.0
07 - Liguria	14.8	12.6	11.8	14.0	12.6	9.6	9.0	10.7	12.0	8.6	17.6	11.2	10.6	15.5	15.7	15.1	20.7	20.1	19.7
08 - Emilia-Romagna	35.9	34.0	44.4	40.2	65.9	59.3	69.0	76.5	85.5	55.6	43.8	42.6	57.8	42.1	31.7	33.3	31.2	30.9	33.8
09 - Toscana	29.3	34.0	37.0	39.9	46.1	26.8	29.9	43.6	30.2	27.8	25.9	39.1	44.3	39.6	43.6	25.1	28.4	27.8	27.8
10 - Umbria	8.5	7.7	7.1	6.3	6.5	5.2	6.2	5.7	6.0	5.9	6.2	5.7	5.4	4.8	4.8	4.9	5.3	5.9	5.3
11 - Marche	10.3	13.9	17.0	21.1	15.5	18.2	20.6	23.6	25.1	20.6	17.9	16.8	15.7	14.0	15.2	13.8	15.4	15.5	25.4
12 - Lazio	38.4	38.8	39.2	34.2	35.5	21.1	23.0	24.1	18.9	23.8	21.2	20.6	17.9	19.7	13.8	13.7	17.2	16.7	15.6
13 - Abruzzo	6.0	7.0	6.2	6.1	6.3	5.1	6.0	5.4	5.4	5.6	5.8	5.5	5.2	4.8	4.8	5.1	5.5	6.2	5.3
14 - Molise	5.9	5.3	4.8	4.5	4.7	3.8	6.7	6.0	5.2	4.0	4.5	5.2	5.1	4.6	4.7	5.2	11.7	6.2	6.1
15 - Campania	19.4	20.6	21.9	20.9	24.4	20.9	20.2	18.2	18.1	27.1	41.6	22.5	28.2	17.6	18.1	32.9	32.9	34.4	32.3
16 - Puglia	5.1	5.2	4.6	4.4	4.5	3.7	4.3	3.9	3.9	4.0	4.2	3.8	3.7	3.4	3.4	3.5	3.9	4.4	3.9
17 - Basilicata	5.6	5.7	5.3	4.9	5.1	4.1	5.7	5.1	5.1	5.0	5.1	4.5	3.5	3.8	4.1	4.0	4.6	5.1	5.2
18 - Calabria	6.0	6.8	6.0	5.9	6.1	4.9	6.2	5.6	5.3	5.3	5.5	5.2	5.0	4.7	4.8	4.8	5.3	5.9	5.5
19 - Sicilia	48.7	65.7	47.7	55.7	61.6	46.7	36.6	23.6	26.3	30.0	23.2	20.7	25.0	17.5	18.5	22.3	27.3	25.2	20.9
20 - Sardegna	6.1	6.5	5.9	5.6	5.8	5.0	6.1	5.7	5.9	6.1	6.2	6.6	7.3	7.4	5.9	7.0	5.7	6.7	5.3
21 - P.A. di Trento	148.5	139.2	151.4	151.4	175.9	133.1	153.3	196.9	246.6	232.7	220.8	203.4	239.6	237.3	216.8	263.9	255.1	235.5	278.2
22 - P.A. di Bolzano	161.7	151.4	156.5	163.3	188.3	149.3	213.5	229.5	265.5	264.4	247.8	225.9	266.4	267.1	241.1	290.7	252.8	203.5	272.2
<b>Centro-Nord</b>	<b>37.4</b>	<b>41.6</b>	<b>48.2</b>	<b>51.7</b>	<b>56.4</b>	<b>53.3</b>	<b>51.2</b>	<b>69.5</b>	<b>62.9</b>	<b>86.3</b>	<b>63.7</b>	<b>69.9</b>	<b>73.0</b>	<b>65.8</b>	<b>58.5</b>	<b>56.3</b>	<b>42.9</b>	<b>41.8</b>	<b>47.9</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>19.9</b>	<b>24.5</b>	<b>20.2</b>	<b>21.8</b>	<b>24.3</b>	<b>19.2</b>	<b>17.1</b>	<b>13.1</b>	<b>13.7</b>	<b>17.2</b>	<b>19.6</b>	<b>13.6</b>	<b>16.3</b>	<b>11.4</b>	<b>11.7</b>	<b>16.9</b>	<b>18.3</b>	<b>18.4</b>	<b>16.4</b>
<b>Italia</b>	<b>31.1</b>	<b>35.4</b>	<b>38.2</b>	<b>41.0</b>	<b>44.9</b>	<b>41.2</b>	<b>39.2</b>	<b>49.7</b>	<b>45.7</b>	<b>62.2</b>	<b>48.4</b>	<b>50.4</b>	<b>53.4</b>	<b>47.0</b>	<b>42.4</b>	<b>42.8</b>	<b>34.4</b>	<b>33.8</b>	<b>37.2</b>

## APPENDICE AL CAPITOLO 2

Tabella A.2.1 LA RETE FERROVIARIA PER REGIONI (KM. PER 100 KM<sup>2</sup>)

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte					7,6	7,8	7,8	7,8	7,8	7,9	7,9						7,5		7,5
02 - Valle d'Aosta					2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5						2,5		2,5
03 - Lombardia					7,9	7,9	7,8	8,6	8,8	8,3	9,1						7		7,3
05 - Veneto					6,6	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,8						6,5		6,5
06 - Friuli V. G.					6,2	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,2						6		5,9
07 - Liguria					9,6	9,7	9,8	9,7	9,7	9,7	9,7						9,2		9,1
08 - Emilia R.					6,3	6,4	6,4	6,5	6,9	7,3	7,3						5,8		5,9
09 - Toscana					7,1	7	7	6,6	6,6	6,7	6,7						6,4		6,4
10 - Umbria					6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1						4,4		4,4
11 - Marche					4	4	4	4	4	4	4,1						4,1		4,1
12 - Lazio					7,4	8	8	8	8,1	8,1	8,1						7		7,1
13 - Abruzzo					6	5,8	8,5	5,9	6	5,1	5,1						4,8		4,8
14 - Molise					6,3	6	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1						5,9		5,9
15 - Campania					9,3	10,1	10,3	10,6	10,5	10,6	10,7						8		8
16 - Puglia					7,5	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,5						4,3		4,3
17 - Basilicata					5,3	5,4	5,4	5,5	5,4	5,5	5,5						3,4		3,4
18 - Calabria					7,1	7	7,1	7,2	7	7	7						5,6		5,6
19 - Sicilia					5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,9						5,3		5,3
20 - Sardegna					4,4	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3						1,8		1,8
21 - P. A. Trento					nd						nd		nd						
22 - P. A. Bolzano					nd						nd		nd						

Fonte: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (ITPS)

## Appendice

**Tabella A.2.2 LUNGHEZZA DEGLI ACCOSTI PER REGIONE (METRI PER 1000 ABITANTI)**

Regioni	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02 - Valle d'Aosta	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - Lombardia	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 - Veneto	6,1			7,5	9,1		9,3			8,5	8,4	8,3	8,3	6,6	6,6	6,3	6,2	6,2	3,5
06 - Friuli V. G.	16,1			17,8	17,8		23,8			21,5	18,7	23,2	20,1	22,4	17,1	21,8	17,7	21,2	18
07 - Liguria	27			28,5	29,4		35,9			37,5	44,2	40,1	44,3	37,2	44,7	43,2	45,2	44,6	42,6
08 - Emilia R.	5,3			5,3	5,3		8,5			7,9	8	7,9	7,7	7,3	7,9	8	8	7,9	8,3
09 - Toscana	10,6			9,9	9,8		11,2			12,3	16,2	20	15,9	15,7	9,7	13,3	14,7	14,7	12
10 - Umbria	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 - Marche	9,1			9,8	12,5		12,6			10,5	10,9	12,1	12,4	10,3	9,9	10,6	10,7	10,7	10,7
12 - Lazio	2,9			3	3,1		3,3			4,5	4,5	8	5,9	4,9	4,8	4,7	6,2	6,5	5,8
13 - Abruzzo	4,2			10,1	10,7		10,5			9,2	6,1	5,9	6	5,9	5,4	5,6	5,9	5,4	5
14 - Molise	6,7			2	2		6,4			6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6
15 - Campania	3,6			5	5,4		5			6,5	6,2	6,3	6,1	4,9	5,5	5,5	5,5	5,9	5,8
16 - Puglia	8,3			9,5	9,6		10			10,3	11,5	11,7	11,4	12,4	12,2	12,8	13,8	13,3	13
17 - Basilicata	4,5			4,5	4,5		4,6			7,8	8,2	8,2	8,2	8,2	3,7	3,7	3,7	3,7	0,5
18 - Calabria	9			9,3	7,9		9,8			6,9	11,4	11,6	12	11,8	11	13,3	11,9	13	12,4
19 - Sicilia	11,9			11,1	11,4		12,5			12,4	11,4	11,6	10,8	8,9	9,6	9,9	10,2	11,2	12,9
20 - Sardegna	31,9			30,6	31,4		27,5			26,6	28,5	32,1	30,8	29,4	29,5	34,1	32,7	29,9	30,7
21 - P. A. Trento	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - P. A. Bolzano	0			0	0		0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: ASTI

**Tabella A.2.3 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO IL TRENO (IN % DELLA POP. OVER 14)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		38,4	31,4	32,7		29,7	34,3	35,3	32	36,7	35,5	35,2	33,9	31,3	34,9	37,4	36,2	35,1	38,9
02 - Valle d'Aosta		20,9	25,1	22,5		22,6	26,3	28,6	28,5	27	29,1	29,5	29,6	25,6	26,3	31,8	30,1	30,5	25,6
03 - Lombardia		35,4	30	32,1		32,5	35,3	34,7	33	34	35,5	34,9	33,2	33,6	35,3	38,2	36,2	36,8	39,2
05 - Veneto		34,2	33,4	36,4		36,9	32,7	35,1	35,9	34,4	36,8	35,7	36,9	34	33,2	37,4	38,9	34,9	38,8
06 - Friuli V. G.		32,7	29,3	33,5		33,5	29,2	35	33,6	33,1	36	34,6	33,1	32,9	35,1	34,1	36,9	36,5	35,5
07 - Liguria		42,4	44,3	40,1		35,4	39,8	41	40,1	40,8	42,2	43,3	40,3	38,3	38,5	40,3	36,8	46,2	47,3
08 - Emilia R.		35	32,3	31,5		31,7	29,8	32,7	33,5	35,8	31,3	32,9	34,2	33,2	30,2	35,6	33,7	36	41,4
09 - Toscana		32,9	37,4	32,5		34	36,2	34,5	33	37,9	35,7	33,1	32,6	36,7	35	35	38	37,7	40,1
10 - Umbria		24,5	23,2	22,3		23,3	29,5	22,3	28,4	27,3	22,7	24,3	23,4	23,7	27	29,9	25,6	25,9	30,7
11 - Marche		22,6	24,1	25,7		28	23,6	23,1	20,7	29,4	22,8	26,3	25,5	24,1	24,1	30,2	28,8	30,7	26,8
12 - Lazio		30,4	28,5	25		35,6	33,2	31	35,8	33,8	32,2	34,9	32,9	35,3	32,3	34,6	38,3	36,4	38,5
13 - Abruzzo		24,7	18,1	19,4		23,7	18,6	20,8	16,8	20,3	20,7	21,1	17,8	19,9	18,8	19,1	22,9	23,1	19,8
14 - Molise		22,7	23	22,2		17,9	26,3	22,5	23,7	24,6	24,6	23,2	26,1	22,5	27,9	28,3	27,6	26,5	25,7
15 - Campania		30,4	24,6	25,4		27,9	28,7	31	27,7	29,9	29,4	29,6	27,6	25,7	28,4	33,3	31,2	29,3	32,1
16 - Puglia		26,5	28,2	25,5		27,6	26,9	26	26,4	24,7	24,6	24,7	21,2	25	22,7	25,6	24,1	22,7	26,3
17 - Basilicata		21,9	24,8	18,6		23,1	20,6	22,1	21,1	19,7	19,6	16	13,3	17,6	17,7	16,5	18	20,8	21,3
18 - Calabria		28,8	31,5	28,9		30,3	26,7	27,7	27,2	30,3	28	25,5	21,5	21	22,2	22,5	20,7	21	24,7
19 - Sicilia		16,1	17,7	13,1		11,7	13,7	12,5	13,3	13,7	11,1	10,6	8,8	7,3	8,7	8,7	9,9	9,4	9,8
20 - Sardegna		17,6	14,1	14,7		13,6	12,4	16,7	13,9	12,9	13,1	9,5	9,1	11,8	14,6	11,4	11,3	15,6	14,7
21 - P. A. Trento		30,7	30,2	29,1		32,1	33,8	30,9	36,1	32,8	31,6	33,4	31,4	28,7	29,9	32,8	34,9	35,3	34,7
22 - P. A. Bolzano		31,1	38	26,9		32	38,7	34,9	33,4	41,2	38,5	46	44,2	48,6	50,4	52,9	51,3	41,8	51,1

Fonte: ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.4 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO IL PULLMAN (IN % DELLA POP. OVER 14)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		17,3	16	16,7		15,5	17	19,6	18,1	17,7	17,8	17,6	17	17,7	20	15,4	17,2	18,8	19,5
02 - Valle d'Aosta		24,5	21,3	20,1		18,2	18,8	20,9	22,1	22,5	24	25,8	24,5	25,7	24,8	29	27,5	27,7	28,7
03 - Lombardia		19,3	18,1	18,6		17,3	17,5	17,6	17,7	18,3	19,3	17,4	18,3	16,5	16,2	18,8	19,5	18,5	17,7
05 - Veneto		18,7	16,4	18,8		18	17,4	16,6	18,7	17,9	17,5	17,7	18	16,3	17,2	17,6	16,7	18,3	16,1
06 - Friuli V. G.		12,8	14,4	15,2		13,6	12,9	15,2	14,4	15,9	13,3	18	17,5	16	14	15,7	15,8	14,8	13,7
07 - Liguria		17,8	17	17,2		12,4	15,4	16,9	16,3	16,5	16	18,1	14,4	15	16,6	18	17,3	19,6	19,7
08 - Emilia R.		13,5	12,4	13,8		12,7	12,5	12,3	13,1	14	12,4	12,9	12,4	12,2	13,9	13,4	13,4	12,2	13,9
09 - Toscana		14,8	14,6	12,8		13	15,3	17,2	13,8	11,7	15,5	11,7	13,6	16	14,3	12,6	13	16,9	14,3
10 - Umbria		8,5	7,3	7,7		8,3	10,1	9	10,5	8,7	8,9	7,9	7,6	8	8	8,4	9,5	7,6	8,9
11 - Marche		16,6	15,5	14,8		19,1	14,7	16,3	13,7	15,8	13,8	16,4	14,8	15,8	15,1	15,5	16	15	14,3
12 - Lazio		12,2	12,8	14,2		16,3	14,8	12,7	15,7	13,6	14,8	13,3	12,2	13,9	12	12,2	13	13,6	14,3
13 - Abruzzo		20,4	18,2	19,5		22,2	15,9	20,2	16,3	19,8	22,2	19,7	18,3	20,9	18,1	22,2	18,7	21,3	19,3
14 - Molise		28,8	28,4	27,8		23,2	26,2	23,8	24,5	26,9	24,4	23,9	24,4	21,5	25,9	23,7	24,4	25	24,5
15 - Campania		21,9	19,2	20,7		18,5	17,5	20,2	16,1	19,2	17,3	20,5	18,5	15,7	17,5	18,8	18,8	18,1	17
16 - Puglia		14,6	17,1	14,2		17,2	19,3	15,2	18,4	13,7	16,7	15,4	14,9	19,4	17,2	14,8	17,4	16,6	17,5
17 - Basilicata		21	20,6	23,9		20,5	22,6	23	23,6	21,5	21,4	20,9	20,5	21,1	23,6	18,6	21,3	18,6	19,4
18 - Calabria		18,7	20,8	21,4		19,5	17,9	16,4	18,3	18,7	19,3	21,1	21,4	18,5	17	16,9	17	17,1	20
19 - Sicilia		15,2	15,9	13		14,3	14,8	13,1	16,3	16,1	11,6	12,3	14,5	13,3	12,9	12,6	13,1	12,1	13,6
20 - Sardegna		27,2	18,7	22,1		20,2	21,6	18,7	18,7	17,7	20,6	17	14,6	19,5	18,5	19,6	19,1	18,9	17,3
21 - P. A. Trento		26	24,4	23,2		26,2	24,9	26,6	28	23,8	23,4	25,2	22	21,1	24,5	25,1	26	27	23,7
22 - P. A. Bolzano		31,8	31,1	29,8		30,6	33,9	30,8	28,8	35	33,5	39	39,5	40	42,2	42,1	35,2	33,3	37,4

Fonte: ISTAT

**Tabella A.2.5 PERSONE CHE HANNO UTILIZZATO MEZZI URBANI (IN % DELLA POP. OVER 14)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		25,6	25,2	26,2		24,1	26,8	28,8	28,5	25,7	25,7	27	28,3	26,3	25,7	26,2	25,2	27,2	27
02 - Valle d'Aosta		17,2	20	19,2		22,2	19,5	20,2	21,1	21,2	25	23,3	20,8	24,6	22,6	18,6	26,8	21,3	23,7
03 - Lombardia		24,5	24,3	24,8		24,9	25,7	25,1	27	25,7	26,3	26,7	26,2	24,9	26	26,5	26,6	25,6	26,6
05 - Veneto		22,8	21,4	22		26,8	22,3	23,1	22,9	20,8	22,9	24,7	21,5	22,9	22,8	22,4	24,3	23,2	21,7
06 - Friuli V. G.		24,1	22,5	23,1		22,9	21,9	23	24,8	20,9	23,3	23,4	26,6	23,5	25,9	24,4	25,9	26,6	25,4
07 - Liguria		44,3	49,6	44,7		39,9	40,8	48,1	41,4	43,2	42,5	46,1	42,8	41,7	40,8	43,1	40,1	45,5	46,2
08 - Emilia R.		27,1	24,4	24,7		26,7	24,6	24,5	26	26,3	26,1	27,4	24,3	24,8	24,3	25,3	25,5	24	25,8
09 - Toscana		26,9	27,8	25,7		25,2	28,1	27,5	28,2	25,3	26,8	25,1	23,7	25	24,4	24,8	26,1	27,3	24,4
10 - Umbria		21,8	17,9	19		18,7	20,5	17,1	19,4	20,4	18,7	17	16,5	15,3	12,9	14	17,2	13,7	15,1
11 - Marche		18	16,6	15,9		17,5	17,6	15,1	15,1	16,7	14,3	16,3	17,1	14,9	16,5	16	15,5	13,6	15,2
12 - Lazio		38,2	38,9	38,4		41,2	39	38,6	40,3	39,8	42,6	41,9	36,4	40,4	38	40,5	41,2	37,6	41,3
13 - Abruzzo		19,3	16,3	15,7		17,1	14,8	18,7	15,7	16,8	17,3	17,7	15,9	18,6	17,6	15,6	18	15,6	15,9
14 - Molise		13	10,9	14,2		10,9	10,3	12,1	11,3	14,6	13,5	14,9	14,8	9,8	16,1	11,1	13,9	11	13
15 - Campania		25,2	23,3	23,5		22,4	23,2	23,5	22,2	24,3	23,9	22,4	23,1	21,4	25,3	23,8	22,2	21,7	21,2
16 - Puglia		13,2	13	13,2		11	12,3	12,9	13,5	13,6	13,8	11,6	10,8	13,2	13	11,5	14	12,8	13,6
17 - Basilicata		14	15,7	13,3		14,3	15,8	15	15,1	13,6	13,7	11,3	11,7	12,1	11,9	10,5	12,2	10,9	12
18 - Calabria		13,3	14,8	13,7		13,9	14	13,1	14,7	14,5	14,1	11,4	13,6	12,9	11,3	12,2	11,1	12,9	12,6
19 - Sicilia		16,9	18,2	18,4		15,5	18,6	20,2	19,2	17,6	16,4	17,2	17,7	15	15,3	16,7	16	15,2	14,7
20 - Sardegna		16,3	15,6	16,8		13,9	14,6	14,8	15	16,4	18,4	16,7	16,2	19,4	17,4	14,6	17,3	17,6	14,9
21 - P. A. Trento		18,4	18,5	18,7		19,8	23,5	19,3	23,2	21,6	22,7	23	20,8	20,2	20,5	19,8	24,7	24	24,8
22 - P. A. Bolzano		36,9	34,8	42,3		39,1	40,3	35,4	41,1	42	48	46	47,9	50,1	52,3	52,2	52,5	38,2	49,2

Fonte: ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.6 INDICE DEL TRASPORTO AEREO DI PASSEGGERI (PER 100 ABITANTI)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	66,2	65,7	65,4	66,3	74,2	73,3	75,7	82,2	80,1	76,6	85,2	89,9	85,7	78,1	82,5	85,6	92,5	97,7	95,3
02 - Valle d'Aosta	9,1	11	5,9	6	5,5	6,4	6,3	7,8	2,4	0	0	0,6	0,1	0	0	0,1	0	0	0
03 - Lombardia	309,9	298,4	295,4	322,1	336,5	357,5	392,5	419,3	368,1	344,6	361,6	377,1	372,6	360,7	364	383,7	399,6	436,6	464,5
05 - Veneto	149,8	159,4	145,7	181,6	201	206	224,5	253,1	247,9	236,2	246,1	266,2	278,8	268,5	271,7	276,6	303,5	332,5	362,3
06 - Friuli V. G.	48,2	53,3	54,7	50,8	53,4	50,1	55,3	60,8	63,8	56,8	59,2	70,2	72	69,3	60	60,4	59,4	63,9	63,2
07 - Liguria	65,8	61,3	64,6	65,5	67	64,4	68,9	71,4	74,4	71,1	80,9	88,9	87,6	82,1	79,4	85,9	80,5	79,5	92,8
08 - Emilia R.	96,3	93,1	94,4	102,3	100,2	109,8	120,5	133,8	132,3	138,6	158,7	169,4	163	156,9	162	161,9	181,8	194,1	199,3
09 - Toscana	76,5	84,1	85,8	96,1	99,1	112,8	126,9	156,6	162,2	156,2	158,1	174,8	172,3	173,4	184,7	191,7	200,1	210,9	218,3
10 - Umbria	6,1	6,8	6,5	6,8	6,3	6,2	5	10,8	12,7	13,9	12,6	19,6	22,5	24	23,1	30,5	24,5	27,8	24,8
11 - Marche	29,6	30,7	31,2	33,5	33,1	30,9	31,2	31,2	26,3	27,2	33,2	39,2	36,1	32,2	30,7	33,5	31	31,1	29,1
12 - Lazio		504,8	505,1	535,4	580,6	619,9	658,7	713,1	737	704	741,8	768,2	745,8	712	736,4	781,9	796,4	791,8	825,9
13 - Abruzzo	8,7	11,9	22,9	23,4	25,8	26,2	25,9	28,2	30,4	31,2	34,9	41,8	42,4	41	41,4	45,1	41,9	49,9	49,8
14 - Molise		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 - Campania	69,9	69,5	71,3	79,4	80,4	79,6	88,1	99,6	97,6	91,8	96,2	99,7	100	92,8	100,9	104,5	115,6	146,7	169,8
16 - Puglia		43,5	46,4	53,7	61,7	60,1	68,8	81,2	85,7	98,6	124,5	143,7	144,8	137,2	142,5	152	162,8	172,2	184,5
17 - Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 - Calabria	67,6	63,7	62,8	82	82,7	81,7	102,6	106,6	105,3	108,3	126,5	149,2	149,3	140,1	151,5	156,8	163,2	148,9	162,5
19 - Sicilia		153,8	157,5	179,5	192,4	195,5	206,9	229	227,4	233,3	253,1	270,5	252,1	252,1	274,7	279,3	305,1	335,5	351,7
20 - Sardegna	248,4	239,5	264,2	290,7	293,9	307,7	324	349,2	369,5	392,4	390,1	427,8	422,5	430,1	442,7	458	457,4	500	525,8
21 - P. A. Trento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - P. A. Bolzano	10,5	8,8	7,8	9,1	10,5	13,2	14,2	15,3	13,1	10,3	10,8	10,8	7,2	4,9	11,2	5,1	1,2	1,1	1,5

Fonte: ASTI

Tabella A.2.7 INDICE DEL TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI (PER 100 ABITANTI)

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02 - Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - Lombardia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 - Veneto	20,4	17,2	23,3	24,1	22,2	27,1	14,5	23,1	23,1	28,3	25,8	27,2	31,4	33,3	35,5	32	28,8	24
06 - Friuli V. G.	21,9	28	27,8	29,5	29,7	13,3	7,7	9,8	13,4	13,9	5,6	2,3	5,9	10,6	7,6	10,7	9,1	4,5
07 - Liguria	192	182,4	205	221,4	205,8	204,5	172,1	228,6	215,1	288,6	256,2	230,9	239,7	212,3	200,7	212,5	207	199,2
08 - Emilia R.	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,2	0,1	0,5	1,5
09 - Toscana	264,3	278,1	288	293,9	290,8	262,1	313	313,3	380,4	369	284,9	294,4	242,5	235,7	229,1	237,2	248,2	228,1
10 - Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 - Marche	78,6	82,7	80,5	82,2	90,3	98,5	103,3	97,4	94,7	97,3	101,3	94,4	72,5	71,5	67,8	63,2	62,5	68,7
12 - Lazio		63,6	59,4	60,1	63,7	57,4	70,8	62,3	72,5	73,4	61,4	63,9	59,3	58,5	46,3	49,8	47,8	51,6
13 - Abruzzo	2,3	1	1,3	1,8	3,5	4,1	3,7	3,9	1,3	0,9	1,8	1,4	0	0,5	0	0,8	2,1	0,3
14 - Molise		67,5	82,1	84,3	77,2	43,6	64,8	75,8	61,2	54,7	55,7	65,7	62	54,2	44,5	55,2	40,1	68,5
15 - Campania	396,2	411,2	390,2	381,7	381,3	326,3	382,2	372,6	390,9	399,9	424,8	415,4	399,4	374,6	385,4	344,5	327,3	349,2
16 - Puglia		64,2	57,3	55,2	51,3	46,6	54	59,8	53	56,3	58,8	65,8	59	57	47,8	41,3	37,4	48,1
17 - Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 - Calabria	585,1	571,5	506	485,2	501,1	486,1	540,8	524,5	512,9	561,2	503,5	393	396,3	343,3	312,9	306,9	283	438,8
19 - Sicilia		384,3	349,7	346,1	351,6	357,1	347,4	341,3	355,7	346,4	348	297,4	280	262,7	252,9	251,4	245,9	289,2
20 - Sardegna	715	713,4	694,2	715,3	734,7	716,9	815,3	882,8	809,4	833,3	746,9	708,1	566,5	572,5	576,1	602,8	585,6	612,3
21 - P. A. Trento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - P. A. Bolzano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: ASTI

## Appendice

**Tabella A.2.8 IL TRASPORTO AEREO DI MERCI (TONNELLATE PER 1000 ABITANTI)**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	1,9	1,7	1,3	1,7	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,4	0,7	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,1
02 - Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - Lombardia	46,4	45,2	47,6	51,8	56,1	60,7	65,1	73,3	62,6	50,4	60,1	61,8	59,6	58,4	63	66	68,9	74,7
05 - Veneto	4,6	5,2	5,7	6,3	6,8	6,8	8	6,6	6,9	5,5	6	6,1	6	7	7,4	8,7	10,1	10,7
06 - Friuli V. G.	0,3	0,8	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
07 - Liguria	1,9	1,8	1,3	1,6	1,2	1,4	1	0,9	0,9	1	0,6	0,3	0,3	0,5	0,2	0,2	0,1	0,1
08 - Emilia R.	6,4	6,5	5,9	5,4	4,3	4,9	5,8	4,9	6,7	6,5	6,9	7,8	7,2	7,8	7,3	6,9	8,4	9,4
09 - Toscana	2,3	2,7	2,3	2,6	3,1	3,2	3,2	3,6	2,7	1,4	1,7	1,9	1,9	0,6	2	2,1	2,7	2,7
10 - Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 - Marche	3,1	3,6	3,9	3,6	3,9	3,2	3,3	3,9	4,2	3,6	4,1	4,5	4,4	4,3	4,5	4,3	3,9	4,2
12 - Lazio		39,1	37,9	36,9	37,8	37,1	35,8	33,4	32,1	28,7	33,4	31,1	29	27,7	27	27,3	30	34,4
13 - Abruzzo	2,3	2,6	1,5	1,4	1,7	1,3	2,2	2,5	2,6	1,9	1,6	0,9	0,9	0,5	0	0	0	0
14 - Molise		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 - Campania	1,1	1	1,1	1,1	0,5	0,7	0,9	0,8	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	1	1,3	1,4	1,4	1,5
16 - Puglia		1,4	1,3	1,4	1,3	1,2	1	1,1	1,1	0,8	1,1	1	1,5	1,9	2,3	2,1	1,9	1,9
17 - Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 - Calabria	1,7	1,6	1,3	1,2	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	1	1,1	1	0,9	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5
19 - Sicilia		2,4	3,1	3,4	2,9	3	2,8	2,7	2,7	2,2	2,4	2,2	2,1	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4
20 - Sardegna	5,7	6,2	4,8	4,6	4	4	3,9	4,4	4,3	3,6	3,2	3	2,9	2,2	2	2,1	1,9	1,8
21 - P. A. Trento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - P. A. Bolzano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: ASTI

**Tabella A.2.9 IL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI (TONNELLATE PER ABITANTE)**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02 - Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - Lombardia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 - Veneto	6,2	6,1	6,4	6,6	6,8	7,2	7,5	7,5	6,9	6,4	7,1	7,2	6,3	6	4,5	5,5	5,5	5,4
06 - Friuli V. G.	41,3	41,7	41	39,3	39,4	40,6	41,9	37,9	35,8	38,6	36,8	38,3	39,2	41,7	42,9	44,6	45,2	50,4
07 - Liguria	43,9	43,4	44,9	47,2	46,7	45	47,7	51,6	50,8	46,7	44,7	45,8	44,4	42,3	42,3	45,1	46,6	50,5
08 - Emilia R.	5,8	5,9	6	6,3	6,4	6	6,8	6,5	7,2	5,7	5,2	5,2	5,1	5,1	5,4	5,7	6,2	6,6
09 - Toscana	9,7	9,5	9,9	9,6	9,4	10,1	10,6	11,9	11	9,2	9,4	8,9	8,7	8,8	8,3	9,4	8,9	8,9
10 - Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 - Marche	6,9	6,9	7,1	6,6	6,4	6,3	6,3	7,1	7,3	6,7	6,6	6,2	5,4	4,6	6	6,2	6,5	6,5
12 - Lazio		2,7	2,7	3	2,8	3,1	3,1	3,2	2,9	2,4	2,5	2,8	3,4	2,8	2,5	2,6	2,5	2,4
13 - Abruzzo	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8	2	2,1	2	1,4	1,8	2,1	1,6	1,4	1,3	1,4	1,3	1
14 - Molise		1,1	1	1,2	0,9	0,6	0,8	1,3	1,1	0,2	0,7	0,8	0,8	0,6	1	0,8	0,6	0,7
15 - Campania	3	3	3,3	3,7	3,3	3,3	3,4	3,7	3,1	2,9	3,7	3,7	3,5	3,7	3,7	4,3	4,1	4,2
16 - Puglia		12	11,8	13	14	15,9	16,8	16,7	16,5	13,2	12,9	14,7	13	9,8	9,3	8,5	9	9
17 - Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 - Calabria	11,4	11,3	13,5	13,4	15,6	16	15,6	16,5	16,9	18,3	22,6	18,3	17,6	17,9	17,4	16,7	16,6	15,3
19 - Sicilia		16,2	16,8	17,8	17,5	19,8	17,8	18,7	17,6	14,7	17,9	18	16,7	15,4	14,5	13,5	14	15,1
20 - Sardegna	27,8	26,1	27,4	30,2	32,7	31,5	34,5	35,7	38,1	32,2	31,6	33,8	32,4	31,8	28,7	31	30,9	28,9
21 - P. A. Trento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - P. A. Bolzano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: ASTI

## Appendice

**Tabella A.2.10 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEL TRENO (% SUL TOTALE UTENTI)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		53,7	52,6	51,4		42,3	40	44,8	42,7	43,8	46,1	48,2	46	53,4	49,6	51,8	55,5	56,7	58,2
02 - Valle d'Aosta		50,5	59,4	52,8		40,5	40,7	45,8	45,3	48,9	47	38,9	36,7	41	41,9	46,3	43,6	49,7	52
03 - Lombardia		55,2	52,5	51,4		46,6	44,5	45,3	43,8	45,5	47,6	50,9	52	53,4	54,5	55,5	57,1	56,9	58
05 - Veneto		57	57,3	56,6		50,5	47,9	50,6	48,4	48,5	49,3	52,3	52,7	51,3	51	56	56,6	61,4	63
06 - Friuli V. G.		52,2	59	56,6		56	46,7	50,8	52,4	52,7	52,3	53,3	51,2	52	53,3	59,4	61	62,7	66,4
07 - Liguria		58,2	54,7	53,7		49,6	35,2	38,6	39,7	41,1	40,1	41,1	38,6	42,8	39,9	44,9	47	49,5	49,8
08 - Emilia R.		56,3	56	55,1		51,7	41,1	48,6	45	50,6	43,7	52,8	50,9	55,1	51,5	57,4	60,5	59,4	61
09 - Toscana		50,9	53,1	49,1		47,1	42,1	49,7	46,4	49,7	48,1	53,1	50	49,1	50,2	57,3	58	55,5	58,8
10 - Umbria		52	53,3	54,2		50,1	46,7	46,3	48,3	48	47,4	54,6	51,2	50,7	47,2	51,6	50,9	53,1	53,5
11 - Marche		53,7	57	58,1		52,4	43,8	46,3	43,6	47,8	46,6	49,8	41,5	48,7	49,8	52,3	51,3	56	57,3
12 - Lazio		60,4	61,1	60,5		55,4	51,2	56,1	49,3	51,7	53,2	49,5	51,5	50,4	49,8	56,9	60	61,4	61,8
13 - Abruzzo		55,2	54,1	54,6		56,5	43,6	40,5	44,2	47,7	44,7	50,6	43,3	50,3	51,8	49,7	59,3	58,1	60,1
14 - Molise		49,3	46,4	48,8		49,4	39,3	39,4	39,6	42,1	39,8	44,8	42,5	44,1	48	42,4	42,9	43,9	44,1
15 - Campania		56,9	54,2	58		58,7	46,2	55	47,9	51,5	53,8	51,6	49,2	44,6	52,4	48	52,9	55,5	52,5
16 - Puglia		48	46,5	54,4		45,3	41,4	44	40,7	47,3	46,2	46	43,8	49,4	50,5	54,5	57,9	55,7	55,3
17 - Basilicata		43,7	44,4	47		51,7	36,8	39,3	40,4	43,7	38,4	46,5	40,9	41,7	42	39,8	46,3	56,1	55,6
18 - Calabria		33,7	33,8	40,5		37,4	30	36,8	26,4	28,7	36,2	35,4	33,1	33,4	31,3	38,1	49,6	50,4	44,7
19 - Sicilia		45,6	40,7	41,6		42,6	38,9	36,7	31,8	33,8	31,6	34,7	33,5	29,9	39,3	43	49,5	45	48,8
20 - Sardegna		50,7	57,2	56,6		48,5	42,8	45,1	49,2	51,8	43,9	46,4	51,4	48,4	42,1	50,3	52	47,5	55
21 - P. A. Trento		64,6	63,9	60		59,3	53,6	57,8	54,6	58,2	57,2	57,3	56,3	62,9	61,6	69,2	68,6	69,4	71,5
22 - P. A. Bolzano		63	63,2	61,8		59,4	61,2	65,8	63,1	67,9	66,2	71,7	70,2	70,8	73,2	78,7	76,2	86,5	79,8

Fonte: ISTAT

**Tabella A.2.11 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEL PULLMAN (% SUL TOTALE UTENTI)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		57,4	60,2	58,9		53,8	59,5	62,7	58,4	54	62,9	61,9	60,3	59,3	55,2	56,8	58,6	61,1	53,3
02 - Valle d'Aosta		77,9	79	71,4		73	64,2	70,6	75,3	74,3	76,8	76,1	71,3	72,7	78,1	75,5	72,7	74,8	73,9
03 - Lombardia		56,9	58,7	54		52,9	53,4	53,7	55,3	57,7	52,4	54	57,8	53,3	59,2	58,9	60	55,4	59
05 - Veneto		61,2	60,9	59,6		55,4	57,3	58,7	56,9	59,1	61,7	62,2	63,8	56,8	58,8	62,1	59,8	62,2	63,4
06 - Friuli V. G.		65,4	71,7	66,9		66,9	67,4	69,3	61,9	69,6	68,6	64,9	72,4	68,1	67,2	69,2	68	71,6	74,1
07 - Liguria		64,2	62,7	63,3		63,4	60,7	55,5	60,4	62,4	60,3	58	59,3	56,9	56,8	54,2	55,3	55,1	53,3
08 - Emilia R.		63,5	66,4	63,3		66,1	59,4	63	63,9	64,8	61,5	62,2	65,3	56,6	60,1	62,4	66,8	59,2	63,2
09 - Toscana		58,7	57,9	60,9		59,4	59,2	60,3	62,1	62,7	60,1	58,6	56,1	56	53,8	59,7	56,7	56,3	53,3
10 - Umbria		64,7	58,3	60,2		62,3	57,6	62,5	58,9	57	56,9	62	58,8	57,5	52,6	61,5	57,9	57,5	64,2
11 - Marche		68,4	66,9	63,2		63,9	63	67,3	62,8	63,8	65,9	65,5	61,8	61,9	61,1	65,2	56,1	62,2	63
12 - Lazio		48,6	49,3	48,1		44,3	45,2	49,1	45,4	48	51	43,8	47,9	46,9	40,8	52,5	50,9	43,6	45,3
13 - Abruzzo		68,4	65	63,2		62,4	62,3	60,2	60,7	64,3	64,9	58,2	63,6	62	59,3	61,1	59,7	63,3	61,8
14 - Molise		67,2	64,9	72,1		69,6	68,7	67,7	67,1	71,5	69,7	73	66,5	65,3	67	59	64,1	68,3	65
15 - Campania		45,4	40	46,3		44,4	40,8	41,5	44,4	44,3	42,6	40,2	41,8	37,7	42,4	41,5	32,3	34,6	38,4
16 - Puglia		56	55,3	54,3		55,3	54	48,2	52,4	60	60,4	56,7	54,3	58,3	51,5	51,4	55,3	54,7	53,6
17 - Basilicata		58,8	61,9	62,1		60,8	59,8	66,5	60,5	69,5	59,5	64,2	71,3	58,6	58,8	61,1	57,4	62,4	62,5
18 - Calabria		57,8	52,1	51,2		49,8	56,7	55,7	50,9	52,9	59,8	57,2	54,8	56,6	45,6	43	56,8	61,7	57,7
19 - Sicilia		57,9	52,9	51,1		58,8	48,1	54,5	52,1	52,6	54,1	52,7	44,4	46,3	56,6	46	53,3	57	55,8
20 - Sardegna		46,5	49,6	44,8		47,6	43,7	40,7	49,5	50,3	47,3	46,5	50,9	53,8	49,7	53,2	49,1	50,7	48,1
21 - P. A. Trento		72,9	76,8	70,9		72,4	71,5	73,9	73	74,9	75,4	77,6	74,5	75,7	77,7	80,3	79,8	78,5	80,1
22 - P. A. Bolzano		78,3	74,9	76,9		76,2	79,6	83,6	81,3	83,2	86,5	85,4	83,5	83,1	85	84,7	85	91,6	87,1

Fonte: ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.12 UTENTI SODDISFATTI DELL'UTILIZZO DEI MEZZI URBANI (% SUL TOTALE UTENTI)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte		57,5	55,1	55,4		54,3	56,2	56,6	53,1	55,9	58	57,6	59,4	61,8	53,2	55,1	55,1	52,6	51,7
02 - Valle d'Aosta		77,6	83,6	71,8		73,5	69,4	76,5	75,4	77,3	77,9	71,8	76,7	78,2	77,6	76,2	72,2	73,2	72,2
03 - Lombardia		51,5	52,8	48,5		51,6	47,4	54,1	53,1	53	53,4	56,5	58,7	56,9	62,6	59,9	60,5	61,5	65,1
05 - Veneto		58,3	58,4	58,3		55	54,9	57,2	56,9	60,6	62,5	65,5	63,3	56,5	59,3	59,2	61,3	60,5	65,2
06 - Friuli V. G.		60,3	63,9	59,8		62,1	65,2	66,7	62,5	71,1	71,8	68,5	74,4	67,4	69	74,2	70,5	71,6	73
07 - Liguria		54,5	54	50,6		52,2	49,2	45,7	49,5	53,5	51,4	50,4	50,5	46,6	46,3	49,4	43,8	46,3	49,4
08 - Emilia R.		68,4	68,9	68,7		66,3	64,1	65,9	63,4	67,8	67,4	63,3	64,5	63,1	60,7	61,7	62	63,9	61,7
09 - Toscana		52,7	53,1	52,5		51,4	50,7	52,4	51,9	53,2	50,4	53,8	56,4	51,4	53,2	55,3	51,1	53,3	53,3
10 - Umbria		69,8	63	63,9		68	63,2	63,8	64,7	58,8	59,1	55,7	62,9	64,1	61,8	60,9	61,3	61,2	62,9
11 - Marche		66,7	73,6	65		67,9	65,3	70,6	63,8	66,6	66,1	63,8	64,4	60,3	61,3	66,7	57	58,6	65,3
12 - Lazio		39,9	42,3	36,5		33,8	33,8	42,4	39,4	41,4	42,3	40	41,9	37,4	37,1	37,7	33,8	31	30,2
13 - Abruzzo		67,6	63,2	61,1		58,1	59,9	55,4	55,4	56,7	57,3	55,7	56,1	57,2	60,7	56,2	56,5	57,7	57,4
14 - Molise		64,6	57,1	57,9		56,5	61,6	62,4	58	64,3	64,1	63,5	66,1	62,6	71,3	60,2	59,2	54,6	60
15 - Campania		42,4	36,1	35,8		33,6	32,2	43,8	34,9	38,4	31,4	28,7	30,6	21,6	25,5	24,2	19,6	25,8	24,1
16 - Puglia		34,8	34	37		39,4	36,7	37,8	34,5	42,2	51,4	45,7	42,3	37,9	44,3	35,3	42,7	47,7	47,4
17 - Basilicata		54,6	61,5	58,2		60,8	58,4	63,4	64,8	70,4	58,6	63,4	67,3	53,9	65,5	64,5	60	62,3	63
18 - Calabria		48,8	42,6	42,5		42,8	44,9	44,8	47,1	50,4	49,3	44,8	45,1	48	40,3	43	43,7	44,6	49,8
19 - Sicilia		33,9	30,2	23,2		31,2	31	32,7	27,1	25,6	23,1	26,7	24,8	26,3	29,9	28,3	29,4	32,7	30,9
20 - Sardegna		43,5	45,2	35,6		45,6	34,7	40,5	45,8	47,1	45,9	50,6	52,9	55,5	51,6	57,2	51,2	56,7	61,6
21 - P. A. Trento		78,5	75,5	79		74,2	75,5	75,3	72,4	80,1	79	71,5	74,8	76,8	78	72,8	75,7	76,6	77,9
22 - P. A. Bolzano		79,6	75,4	77,1		75,8	77,1	81,6	81,8	79,2	81,3	81,7	81,7	80,6	82	83,9	81,4	87,6	82,5

Fonte: ISTAT

**Tabella A.2.13 FAMIGLIE CHE DENUNCIANO DIFFICOLTÀ DI COLLEGAMENTO CON I MEZZI PUBBLICI (% SUL TOTALE FAMIGLIE)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	29,8	31,7	30,8	31,6		30,8	29,8	26,8	27,3	29,4	28	27,8	26,4	34,4	29,7	32	33,1	33,8	32,5
02 - Valle d'Aosta	28,4	23,4	23,4	26,2		23,1	29,6	21,9	25,4	24,3	23,6	18,6	20,2	21,5	25,7	25,7	30	28,6	25,3
03 - Lombardia	30,2	32,3	27,3	31,6		31,8	30,9	31,1	28,2	27,1	29,1	27,1	27,8	25,4	25,2	24,2	29,7	29,8	29,5
05 - Veneto	34,2	30,3	30,8	27,2		32,8	31,1	28,2	29,1	27,5	26,4	24,4	28,7	30,7	32	25,6	30,2	28,1	31,2
06 - Friuli V. G.	25,9	30,3	27,1	30,6		26,5	24,1	24,7	24,2	22,8	23,3	25,6	21,3	26,6	27	22,8	22,9	24,9	22,3
07 - Liguria	28,8	22,9	27,5	28		23,9	24	28,2	23,3	25	24,5	26,3	26,3	26,9	22,5	28,8	25,7	29,4	24,5
08 - Emilia R.	27,1	26,8	27,8	26,9		21,7	27,6	22,9	25,6	23,3	23,6	22,7	23,8	27,6	24,2	26,5	28,6	27,2	25,7
09 - Toscana	28,4	29,6	30,5	31,9		26,5	30,9	30,2	28,5	29,4	25	28,7	27,3	28,3	25,5	27,7	31,1	26,6	31,7
10 - Umbria	26,3	32,6	30,7	27,3		31,9	30,5	33,5	25,1	34,8	29,5	26	29,1	29,2	34,5	33,1	30,6	32,5	28,8
11 - Marche	23,9	20,6	24	25,9		23,5	23,4	25,7	24,4	22	24,9	27,2	22,2	30,2	25,7	23,8	27,9	27,9	28,4
12 - Lazio		34,1	35	33,7		31,8	35,8	31,1	32	32,6	35,3	35	32,4	32,6	34,5	36,1	38,1	38,7	35,1
13 - Abruzzo	25,1	24	27,7	23,4		25,6	26,4	23,6	25,1	23	24,8	22,2	21,7	30,6	24,4	26,9	24,6	26,4	25,7
14 - Molise		19,9	23,2	25,3		23,3	18,5	23,7	19,7	18,6	27,6	25	17	20,4	21,2	24,7	22	27	30,3
15 - Campania	36,2	39,6	37,9	42,2		39,6	39	46,1	42,3	40,9	41,5	40,8	39,1	45,5	44,8	47,9	54,5	50,8	48,8
16 - Puglia		28	27,3	23,9		29,1	27,2	26,1	29,3	28,5	25,7	23	25,4	33,5	33,7	29,2	27,9	33,6	29,7
17 - Basilicata	23,8	31,1	28,4	27,7		36,1	28	30,5	29,9	31,3	31,9	29,4	28,4	32,1	32,3	33,1	30,8	30,9	36,6
18 - Calabria	36,4	35,1	29,1	41,8		35,5	34,1	37	39,5	34,5	37,4	38,4	39,7	40,8	42,8	42,1	42,3	42,5	41,5
19 - Sicilia		32,6	27,3	33,3		31,6	25,7	35,5	31,5	33,4	34,8	30,4	34,2	36,2	35,8	35,2	34	41,5	37,1
20 - Sardegna	25,6	26,3	27,4	22		22,7	27,3	26,8	19,3	23,7	24,9	23,1	24,1	19,8	26,2	24	27,5	27,8	29,9
21 - P. A. Trento	25,3	21	24	21,3		27,1	28,2	27,3	24,8	23,2	21,1	19	25,7	21,5	23,4	20,6	21,5	20,9	23,9
22 - P. A. Bolzano	21,5	25,5	25	24,1		21,5	24,6	22,7	17,8	16,5	14,8	17,4	15,1	16,7	17	14,2	11,8	14,4	14

Fonte: ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.14 FAMIGLIE CHE DENUNCIANO PROBLEMI DI TRAFFICO (% SUL TOTALE FAMIGLIE)**

Regione	Anni																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
01 - Piemonte	50,4	47,7	50	48,2		44,7	46,2	47,6	44,4	43,9	42,4	38	37,8	38,3	36,4	37,2	37,1	34,4	35,2
02 - Valle d'Aosta	31,8	26,8	33,1	32,4		28,2	31,3	29,6	29,2	26,2	26,2	24,9	20,4	18,7	18,6	20,1	20,4	20,8	17,6
03 - Lombardia	49,6	51,5	50,9	53,6		51,5	49,7	52,4	46,9	49,3	45,2	43,6	39,1	38	38,6	38,7	37,3	35,9	40
05 - Veneto	46,2	45,8	50,2	54,5		50,3	50,4	44,9	50,1	42,8	36,4	40,1	38,2	33,2	37,1	35,2	35,7	36,8	39,5
06 - Friuli V. G.	42,6	42,3	45,7	43,9		39,5	34,8	35,8	38,3	37,9	36,6	33,8	31,7	31,1	30,1	31,7	30,9	31	32,9
07 - Liguria	50,4	49	50,5	50,7		48,6	43	44,4	43,7	44,1	42,3	36,2	37,2	40,9	37,5	40,5	36,2	41,8	41,4
08 - Emilia R.	47,2	46	46,8	50,9		43,2	43,4	43,4	44,9	43,6	37,3	40,4	33,4	34,9	33,5	36,2	35	35,4	34,1
09 - Toscana	47,7	47,3	47,1	46		43,3	42,1	44,1	41,7	43,3	40	36,7	33,9	34,8	31,1	34,5	37,8	34,2	38,9
10 - Umbria	41,5	36,6	36,8	41,8		40,1	40,2	39,1	38,1	36,7	31,2	28,8	31,8	30,3	28,3	29,5	29,8	30,2	30,2
11 - Marche	39,2	37,2	38,7	40,2		39,7	38,8	40,4	37,5	40,1	32,4	34,2	36,7	33,7	33,5	33	32,2	31,8	28,8
12 - Lazio		58,1	60	64,2		59,6	60,1	58,9	55,9	52,9	56,7	54,8	48,2	52,4	46	48,5	50	47,2	52,6
13 - Abruzzo	36,4	36,1	32,3	38,2		34,9	29,6	32,4	36,6	34,4	34,4	29,5	33,8	27,7	30,9	30	27,1	27,2	29,8
14 - Molise		32,1	26,9	29,2		25,1	22,1	25,4	28,4	25	23,6	21,8	21,6	19,3	20	20,4	21,5	20,9	22,8
15 - Campania	51,2	52,5	51,7	57,8		56,9	51,9	49,7	51,1	54,2	49,4	47,2	42,3	41,5	38,7	44,3	41,7	40,8	40,5
16 - Puglia		51,1	53,8	48,1		49,4	43,8	43,6	49,5	48,3	46,1	41,6	44,5	44,4	44,8	45,4	41	43,4	40,9
17 - Basilicata	28,1	28,7	31,6	28,9		30,4	28,5	31,8	30,4	27,7	25,1	30,2	21,5	20,9	25,1	30,1	29,7	17,7	23,5
18 - Calabria	33	34,2	32,7	33,6		27,3	32,1	29,7	34,1	35,7	33,2	33,6	27,4	25,8	27,2	26,8	27,2	24,4	28,2
19 - Sicilia		45,6	45,3	46,2		47,6	46,3	51,7	44,1	43,7	43,7	43,1	42,9	42,2	39,3	41	42,2	40,7	42
20 - Sardegna	43	39,8	37,6	38,9		40,4	36	42,9	39,6	36,2	39,1	34,9	33,5	30,4	32,6	34,4	33,5	31,9	32,6
21 - P. A. Trento	37,3	37,3	34,6	32,7		37	36,6	33,6	39,7	30,6	29,6	31,8	27,4	26,2	20,8	19,9	22,3	21,9	22,9
22 - P. A. Bolzano	42,5	43,8	44,6	40,4		38,7	36,8	34,2	40,1	33,4	33,5	36,7	32,8	32,6	28,6	31,8	30,2	31,7	36,1

Fonte: ISTAT

**Tabella A.2.15 FOCUS URBANO: OFFERTA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (POST-KM PER ABITANTE)**

Regione	Anni																
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 - Piemonte	4	4,2	4,3	4,5	4,8	4,9	5,2	5,4	5,5	5,6	5,5	5,6	5,4	4,6	4,5	5	5
02 - Valle d'Aosta	3,2	3,3	3,4	3,3	1	1	1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7
03 - Lombardia	8,5	8,7	8,9	9,1	9,1	9,2	9,2	9,4	9,6	9,7	9,5	10	10,1	10,1	10	11	10,5
05 - Veneto	5,2	5,3	5,3	5,4	5,4	5,4	5,4	5,5	5,6	5,5	5,5	5,2	5,3	5,2	5,2	5,1	5,3
06 - Friuli V. G.	4,4	4,5	4,5	4,6	4,6	4,5	4,4	4,3	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,2	4,1	4,1	4,2
07 - Liguria	4,3	4,6	4,7	4,6	4,4	4,4	4,5	4,6	4,7	4,7	4,7	4,5	4,3	4,1	4	4,1	4,2
08 - Emilia R.	2,9	3	3	3	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	3	3	2,9	2,8	2,7	2,7	2,7	2,6
09 - Toscana	2,9	3,1	3,1	3	3,1	3,2	3,1	3,3	3,3	3,3	3,4	3	2,8	2,7	2,6	2,7	2,7
10 - Umbria	2,6	2,6	2,7	2,6	2,5	2,5	2,7	2,7	2,8	2,5	2,3	2,2	2,1	2	1,9	1,9	2
11 - Marche	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5	2,4	2,3	2,3	2,1	2,1
12 - Lazio		7,4	7,6	8	7,9	8	7,9	8	8,2	8,2	8,2	7,5	7,7	7,4	6,9	6,8	7
13 - Abruzzo	3	3	3	3	2,2	2,1	2,2	2,2	2,1	2,2	2,4	2,4	2,4	2,3	2,2	2,2	2,2
14 - Molise		1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	2	1,6	1,6	1,6	1,9	1,9	1,9
15 - Campania	3,1	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	2,7	2,5	2,1	2,3	2,2	2,1
16 - Puglia		2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	2,1	2,1	2,1	2,3
17 - Basilicata	2	2	2	2	2	1,9	2	1,9	2	2	1,7	1,7	1,6	1,5	1,9	1,3	1,1
18 - Calabria	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	2	2,1	2,1	2,2	2,1	2	1,9	1,8
19 - Sicilia		2,8	2,8	2,7	2,7	2,7	2,7	2,5	2,4	2,4	2,4	2	1,9	1,7	1,7	1,6	1,7
20 - Sardegna	3,2	3,3	3,5	3,6	3,4	3,5	3,5	3,5	3,6	3,7	3,8	3	3,2	3,1	3,3	3,2	3,2
21 - P. A. Trento	4	4,1	4,3	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,5	4,5	4,5	4,3	4,3	3,8	3,8	4,1
22 - P. A. Bolzano	2,1	2,1	2,2	2,4	2,3	2,7	2,4	2,8	2,8	3,1	3,3	3,3	3,5	3,3	3,3	3,2	3,2

Fonte: ISTAT

## Appendice

**Tabella A.2.16 FOCUS URBANO: DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PASSEGGERI PER ABITANTE)**

Regione	Anni																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
01 - Piemonte	140,3	144,4	147	137,2	136	140,6	148	149,4	154,4	156,1	162	165,7	174,9	185,9	193,6	195,5	199,8	224,7
02 - Valle d'Aosta	46,9	47,1	48,6	47,7	47,3	45,6	45	45,5	27	27,6	30	32	31,1	25,6	18,2	14,2	13,4	12,6
03 - Lombardia	400,3	412,9	423,6	426,1	423,9	429,6	436,4	452,7	359,3	364,2	370,4	372,7	374,9	322,1	300,1	309	296,9	332,6
05 - Veneto	227,2	233,9	228,2	237,1	243,4	255,4	262	265,4	255,8	259,8	265	272,8	262,3	266,5	276,9	283,5	298,5	308,4
06 - Friuli V. G.	237,5	226,2	233,8	229,6	224,5	218	217,7	217,3	215,3	214,8	215,1	215,5	208,6	207,9	203,9	204	209,8	208,7
07 - Liguria	213,6	218,1	214,4	210,7	209,2	214,2	220,2	224,3	229,9	225,8	227,4	221,6	207,8	202	194,5	192,1	194,3	197,1
08 - Emilia R.	116,9	118,2	121	119,7	121,1	121,3	121,7	124,8	119,5	117	116,8	122,4	121,8	125,4	127,7	128,4	131	133
09 - Toscana	104,9	106,6	111,1	109,2	111,6	113,1	113,8	118	117,1	114,9	109,7	107	104,8	106,7	103,3	104,2	104,4	107,7
10 - Umbria	97,9	102,1	103	97,8	100,3	98,5	99,1	99,2	108,7	108,4	107,4	103,4	98,4	105,1	105,1	91,7	93,6	88,3
11 - Marche	62,3	65,2	68,8	69	64	60,9	60,7	61,7	63,8	61,8	56,3	55,7	55,6	53,8	52,2	51,9	51,6	49,2
12 - Lazio		418	434	441,2	427,8	429,4	452	500,4	517,1	514,1	510,4	510,2	424,4	397,6	401	376,6	369	303,1
13 - Abruzzo	64,2	65,2	64,3	65,3	66,2	67,7	70,3	72,7	72,4	67,2	65,8	67,1	65,8	64,7	60,9	60,8	59,3	56,1
14 - Molise		48,6	49,6	50,5	51,4	52,6	53,8	54,6	56,1	56,8	57,1	49,1	50,6	51,9	44,7	46,8	48,5	42,9
15 - Campania	163,3	184,6	204,5	204,2	202,3	202,7	202,2	197,8	183	173,5	173,2	160,8	123,6	99,1	108,4	106,4	101,7	93,7
16 - Puglia		39,6	42,6	43,9	43,2	43,1	42,7	45	38,5	39,5	39,9	37,1	37,6	34,4	33,7	38,5	37,2	39,8
17 - Basilicata	21,3	21,3	20,8	20,8	18,6	17,3	19,3	19,4	10	10,6	8,5	34,4	36,3	38	40,9	42,4	43,9	42
18 - Calabria	44,8	45,9	45,1	43,7	44	45,3	44,9	45,5	41,5	42	38,3	38,3	42,5	41,2	37,6	38,6	34,9	35
19 - Sicilia		56,8	60,4	60,9	57,1	57,2	55,4	54,5	44,2	38,3	41,8	39,8	37,1	31,3	30,9	31,4	33,5	37,3
20 - Sardegna	90	91,7	91,8	93,3	92,1	94,5	104,7	106,1	108,8	105,6	107,4	76,6	79,5	84	78,2	77,1	77	73
21 - P. A. Trento	154,8	164	160	166,7	167,3	170,4	170,9	185	191	192,4	192,7	194,2	191,3	181,9	176,5	176,6	173,8	180,7
22 - P. A. Bolzano	110,7	114,7	110,5	108,2	112	112,1	108,7	106,5	130,8	143,8	149,9	155,5	149,6	137	144,2	120,3	113,3	112,3

Fonte: ISTAT

## BIBLIOGRAFIA

AA. VV. Guida ai Conti Pubblici Territoriali (CPT). Aspetti metodologici e operativi per la costruzione dei conti consolidati di finanza pubblica al livello regionale, Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici (DPS-Uval), 2007

AA. VV. Aggiornamenti metodologici alla guida CPT, 2018.

AA. VV. Classificazione internazionale della spesa pubblica per funzione (Cofog) secondo il Sistema dei Conti Europei SEC95, Istat.

AA. VV. Le politiche di coesione in Europa tra austerità e nuove sfide, Il quaderno SVIMEZ - nr. speciale 47, 2016.

AA. VV. Le politiche europee e nazionali di coesione e la mancata convergenza: il caso del Mezzogiorno, Svimez, marzo 2016.

AA. VV. Politiche nazionali e politiche di sviluppo, Dipartimento Sviluppo e Coesione Economica, Rapporto annuale 2019.

AA. VV. Presentazione della Relazione annuale CPT, 2018.

AA. VV. Stima degli investimenti pubblici regionali utilizzando i Conti Pubblici Territoriali e valutazioni d'impatto, CPT Temi.

AA. VV. Vademecum monitoraggio, versione 1.0, MEF-RGS-IGRUE, dicembre 2015.

AA.VV. (2019), Relazione annuale CPT 2018 contenuti e analisi, in CPT Informa, n. 1/2019;

AA.VV. (2020), I progetti comuni di ricerca del sistema Conti Pubblici Territoriali. Prove tecniche di utilizzo dei dati, in CPT Informa, n. 2/2020;

AA.VV., I finanziamenti a gestione diretta della Commissione europea, Formez PA, 2017.

AA.VV., La dimensione territoriale nelle politiche di coesione. Stato di attuazione e ruolo dei Comuni nella programmazione 2014-2020, IFEL; Nona edizione - 2019.

AA.VV., La finanza comunale in sintesi, IFEL, Rapporto annuale 2019.

Ancona F., Scarpinato M., Scarpinato M. (2019), I Conti Pubblici Territoriali: l'esperienza lombarda nella conduzione della rilevazione, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2019, Milano, Franco Angeli;

Banca Dati Unitaria (BDU) presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - Ispettorato Generale per i rapporti finanziari con l'unione Europea (IGRUE), relativi a interventi sulle politiche comunitarie e di coesione.

Bedin C., Piazza S. (2017), Spesa per investimenti e divari infrastrutturali regionali: un approfondimento del caso piemontese, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2017, Milano, Franco Angeli;

Bellina A., Spagnolo F. (2018), Confronto tra i soggetti dell'Universo CPT e quelli della lista S13 dell'Istat, in CPT Informa, n. 2/2018;

Bianco M., D'Agostino V., Refaldi A., Ruggeri P. I., Salice T. (2020), Un'analisi della spesa pubblica sui territori regionali in relazione ai livelli di benessere, disponibile su [www.aisre.it](http://www.aisre.it);

Camera dei Deputati, La chiusura della programmazione 2007-2013, Roma, 2018

## Bibliografia

- Camera dei Deputati, I fondi strutturali e di investimento europei 2014-2020, Roma, 2020
- Carlucci C. (2019), La dinamica trimestrale della spesa in conto capitale della PA, in CPT Informa, n. 2/2019;
- Carniti C., Dal Bianco A. (2015), Residui fiscali regionali e politiche perequative, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2015, Milano, Franco Angeli;
- Chiusura della programmazione 2007-2013 - Sintesi delle spese certificate, Agenzia per la Coesione Territoriale.
- Ciocci M., Spagnolo F. (2020), La spesa in sanità: i dati CPT per un'analisi in serie storica a livello territoriale, in CPT Informa, n. 3/2020;
- De Angelis F. (2019), Il portale sui progetti delle politiche di coesione, 2019.
- Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion policy 2007-2013 Year 3 - Ismeri Europa, 2013.
- Galli G., Gottardo G. (2020), Divari territoriali e conti pubblici, disponibile su <https://osservatoriocpi.unicatt.it>;
- Giungato G., Tancredi A. (2019), Confronto tra il sistema CPT e i conti delle amministrazioni pubbliche Istat, in CPT Informa, n. 3/2019;
- Grasso A., Garganese R. (2016), La dinamica della spesa pubblica per investimenti: un'analisi territoriale e per livello di governo, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2016, Milano, Franco Angeli;
- Grasso A., Garganese R. (2017), L'istruzione in Italia: la spesa per investimenti, il divario nord-sud e i sistemi universitari regionali, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2017, Milano, Franco Angeli;
- Grasso A., Garganese R., Peragine V. (2014), La distribuzione funzionale della spesa pubblica. Un focus sulla spesa sanitaria delle Regioni, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2014, Milano, Franco Angeli;
- Grasso A., Garganese R., Tancredi A., Susigan R. (2015), La componente allargata locale del settore pubblico nel sistema dei conti pubblici territoriali: le partecipate, in AA.VV., La Finanza Territoriale. Rapporto 2015, Milano, Franco Angeli;
- IFEL (2017), L'impatto delle politiche di coesione sullo sviluppo delle regioni italiane, IFEL, maggio 2017.
- IGRUE, Sistema di classificazione dei progetti nel CUP, IGRUE, 2008.
- Nucleo CPT Regione Liguria (2016), Andamento e distribuzione demografica delle Imprese Pubbliche Locali liguri dal 2000 al 2014,
- Nucleo CPT Regione Liguria (2018), Analisi del contributo alla spesa pubblica delle Imprese Pubbliche Locali (IPL) in Liguria nel quinquennio 2012/2016, disponibile su [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it);
- Nucleo CPT Regione Lombardia (2016), Le partecipate delle province lombarde: analisi dei dati CPT, disponibile su [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it);
- Nucleo CPT Regione Lombardia (2017), Analisi delle società partecipate lombarde rientranti nel Settore Pubblico Allargato, disponibile su [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it);
- Nucleo CPT Regione Lombardia (2018 a), Il Settore Pubblico Allargato in Lombardia secondo i Conti Pubblici Territoriali - 2016, disponibile su [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it);

Nucleo CPT Regione Lombardia (2018 b), L'unione (dei database) fa la forza. Analisi delle partecipate lombarde tra CPT, ISTAT e MEF, disponibile su [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it);

Nucleo CPT Regione Puglia (2020), I Conti Pubblici Territoriali. La spesa consolidata nei territori. Anno 2018, focus n. 7, disponibile su [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it);

Pica F. (2010), La finanza degli enti territoriali in Calabria: il contributo dei Conti Pubblici Territoriali, in *Rivista economica del Mezzogiorno*, n. 1/2;

Prota F., Grisorio M. J. (2018), Public expenditure in time of crisis: are Italian policymakers choosing the right mix?, in *Economia Politica*, n. 2/2018;

Regolamento (UE) n. 1301/2013 del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006. 20.12.2013 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 347/289.

Regolamento (UE) n. 1303/2013 recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio; 20.12.2013 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 347/320.

RGS, Circolare RGS-IGRUE n. 61216 del 31 marzo 2017.

RGS, Le manovre di finanza pubblica a carico delle regioni e degli enti locali, Ragioneria generale dello Stato, febbraio 2018.

AA.VV. Schede Regionali, Agenzia per la Coesione Territoriale, 2018.

Spano A., Tagliagambe V. (2018), Inter-municipal Cooperation and Cost Savings: Myth or Reality?, XXII IRSPM Conference - Edinburgh, 11-13 April 2018, disponibile su [www.sardegnaprogrammazione.it](http://www.sardegnaprogrammazione.it);

Svimez (2015), Manifesto sull'esperienza dei Conti Pubblici Territoriali, disponibile su [www.svimez.info](http://www.svimez.info);

Svimez (2020), La contabilità tra territori come strumento di conoscenza, non di rivendicazione, disponibile su [www.svimez.info](http://www.svimez.info);

Tancredi A. (2018), La revisione della serie storica delle amministrazioni regionali, in *CPT Informa*, n. 1/2018;

Tassi I. (2015), Federalismo fiscale e fabbisogno informativo. I conti pubblici territoriali, in *Federalismo in Toscana*, n. 3/2015;

Tassi I. (2016), Il Settore Pubblico Allargato in Toscana. L'analisi Conti Pubblici Territoriali, in *Federalismo in Toscana*, n. 3/2016;

Unità Tecnica Centrale - UTC (2017), Temi CPT. La spesa pubblica in conto capitale nelle regioni italiane, n. 5/2017.

UTC, Svimez (2020), Stima degli investimenti pubblici regionali utilizzando i Conti Pubblici Territoriali e valutazioni d'impatto, in *CPT Temi*;

UVIS (2018), L'impatto della politica di coesione in Europa e in Italia, Documento di valutazione n.11, Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica, luglio 2018.

## Bibliografia

## SIITOGRAFIA

<https://opencoesione.gov.it/it/temi>

[https://opencoesione.gov.it/media/uploads/raccordo\\_temi\\_sintetici.xls](https://opencoesione.gov.it/media/uploads/raccordo_temi_sintetici.xls)

[https://opencoesione.gov.it/it/progetti/?q=&selected\\_facets=tema](https://opencoesione.gov.it/it/progetti/?q=&selected_facets=tema)

[https://opencoesione.gov.it/it/opendata/#!/progetti\\_section](https://opencoesione.gov.it/it/opendata/#!/progetti_section)

<https://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali/il-sistema-cpt/>

<https://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali/dati/>

<https://www.agenziacoesione.gov.it/lacoesione/dati-statistici-sulla-politica-di-coesione/>

<https://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali/pubblicazioni->

<https://www.istat.it/it/archivio/6427>

[https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds\\_it](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_it)

[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/evaluations/ec/2007-2013/#13](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/evaluations/ec/2007-2013/#13)

<https://temi.camera.it/leg18/>



Per maggiori informazioni:

[www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali](http://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali)

 **Studiare  
Sviluppo** Pubblicazione realizzata con il supporto di Studiare Sviluppo Srl