

Di alcuni tratti dimensionali del Sistema Italiano dei Trasporti

Giuseppe Fontanella

ORDINARIO I. Q. DI ECONOMIA DEI TRASPORTI

The article presents an analysis of the current situation of the Italian transport system and of its possible developments. The analysis, with reference to the data from the latest edition of the "Conto Nazionale dei Trasporti", defines the impact of the system of transport on public spending and on the formation of added value in the Italian economy. The analysis of the distribution of demand for transport among the different modes shows the dominant role of road transport both for goods and passengers. Once the single European market is a reality it will be necessary to reform the Italian transport system so that the Italian economy can compete with the economies of other countries.

Nel trascorso mese di dicembre la Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento del Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha licenziato il Conto Nazionale dei Trasporti (contenente i dati consuntivi afferenti all'anno 1995, con primi elementi relativi al 1996).

Trattasi di un volume assai poderoso, ricchissimo di notizie e perciò notevolmente diverso da quella che fu la striminzita prima edizione apparsa nel 1971 (con riferimento agli anni 1966-1969).

Certo, la menzionata Direzione Generale ha finora brillato per la sua estraneità all'attuazione dei tre compiti indicati nella

sua denominazione (programmazione, organizzazione e coordinamento), ma si deve per converso riconoscere che, quanto a raccolta ed elaborazione dei dati tecnici e contabili riguardanti i vari modi che concorrono a formare il sistema italiano dei trasporti, è andata bene al di là delle previsioni di cui alla legge istitutiva n. 1085 del 31 ottobre 1967, assicurando ai soggetti che vi abbiano interesse un servizio del tutto commendevole: tanto che mi sentirei di dire che non era nel torto, anni addietro, il direttore generale Chisari quando ebbe ad affermare che il Conto Nazionale dei Trasporti si pone come "l'unico strumento conoscitivo disponibile" per tutti coloro (forze politiche e sindacali, privati e pubblici amministratori, operatori economici, studiosi, ecc.) che desiderino acquisire non superficiali elementi conoscitivi sui molteplici aspetti della nostra realtà trasportistica.

Naturalmente, il capitolo dominante, nell'ampio quadro offerto dal Conto Nazionale

dei Trasporti, è quello riguardante la spesa sostenuta dal Paese: spesa che, con riferimento al 1995, è stata pari a 493.903 miliardi di Lire (di cui 54.895 miliardi di Lire, e cioè l'11%, imputabili al settore pubblico, e 439.008 miliardi di Lire, e cioè l'89%, attribuibili al settore privato).

L'evoluzione della spesa nel tempo è rappresentata nella Tabella 1.

La Tabella 2 indica, a sua volta, la ripartizione delle spese del 1995 fra le diverse categorie di operatori.

Da essa è, dunque, rilevabile che la somma di 493.902 miliardi di Lire è stata impiegata come segue:

- il 73% per le spese correnti;

- il 27% per le spese in conto capitale.

Come fa notare lo stesso Conto Nazionale dei Trasporti, dalle singole voci di spesa dinanzi riportate si desume che:

- le spese sostenute dallo Stato ammontano a 27.093,16 miliardi di Lire, di cui 20.190,04 miliardi di Lire (74,5%) costituiscono trasferimenti alle F. S., ad aziende autonome e gestioni governative;
- gli enti pubblici territoriali sostengono direttamente spese

Evoluzione delle spese nel settore dei trasporti

(Anni 1972-1995 in miliardi di lire costanti 1995)

anni	CATEGORIE DI OPERATORI												
	Stato e az. autonome (*)		enti pubblici		spesa pubblica totale			spese dei privati			totale pubbliche e private		
	spese correnti	spese c/capitale	spese correnti	spese c/capitale	spese correnti	spese c/capitale	totale	spese correnti	spese c/capitale	totale	spese correnti	spese c/capitale	totale
1972	10.062	9.888	8.438	2.881	18.500	12.769	31.269	159.974	38.256	198.230	178.473	51.026	229.499
1975	14.375	7.083	12.529	2.507	26.904	9.590	36.494	205.048	34.182	239.229	231.952	43.772	275.723
1978	13.852	7.962	10.597	2.219	24.450	10.180	34.630	262.583	41.023	303.606	287.032	51.203	338.235
1981	26.672	8.543	14.131	4.126	40.803	12.669	53.473	264.836	54.964	319.800	305.639	67.633	373.272
1984	27.662	11.769	15.585	4.430	43.248	16.199	59.447	266.315	50.818	317.133	309.563	67.017	376.580
1987	27.116	13.415	17.412	6.392	44.527	19.808	64.335	256.642	69.140	325.782	301.170	88.948	390.117
1990	27.885	13.667	17.057	7.094	44.942	20.761	65.703	294.409	85.478	379.887	339.351	106.239	445.590
1991	27.595	13.808	17.373	6.009	44.968	19.817	64.785	302.080	84.622	386.701	347.047	104.439	451.486
1992	28.361	14.871	16.506	5.028	44.867	19.899	64.766	321.070	89.619	410.690	365.937	109.518	475.455
1993	28.089	13.128	17.011	4.760	45.100	17.888	62.988	320.774	69.627	390.400	365.873	87.515	453.388
1994	25.329	11.607	15.519	3.868	40.848	15.474	56.322	327.335	84.324	411.659	368.183	99.798	467.982
1995	25.051	10.468	15.139	4.238	40.190	14.705	54.895	341.567	97.441	439.008	381.757	112.146	493.903

(*) Sono inclusi i trasferimenti alle Ferrovie dello Stato anche dopo la trasformazione in s.p.a. (1992).

Tabella 1

FONTE: ELABORAZIONE DIREZIONE GENERALE P.O.C., MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE