

Territorio e reti

(pp. 355 – 432 del volume)

La numerazione di tabelle, tavole e figure riproduce quella del testo integrale

Torino-Lione: dagli scontri di piazza alla concertazione sulle strategie di sviluppo

Nel corso del 2008 si è registrato un significativo progresso sul fronte della definizione degli interventi relativi alla linea ferroviaria Torino-Lione, uno dei progetti prioritari transeuropei ed elemento chiave del corridoio 5 Lisbona-Kiev.

Si tratta, come è noto, di una lunga e complessa vicenda: se ne parla dagli anni '90, in passato si è arrivati addirittura ad ipotizzare l'entrata in esercizio nel 2015 o nel 2012, ma allo stato attuale l'obiettivo è quello di aprire i cantieri anche entro il 2013 per non perdere i 671,8 milioni di euro del cofinanziamento europeo per la tratta comune (tav. 2).

A seguito di una fase di accesa conflittualità, che ha visto radicalizzarsi le posizioni dei favorevoli e dei contrari, nel 2006 l'opera è stata stralciata dalla Legge Obiettivo ed è stata avviata un'attività di concertazione imperniata sulla creazione di un organismo tecnico, l'Osservatorio della Torino-Lione, che risponde ad un Tavolo Istituzionale presso Palazzo Chigi. Tale organismo, di cui hanno fatto parte tecnici di tutte le parti in causa, ha lavorato intensamente per circa un anno e mezzo sulla base di un'agenda di lavoro concordata, sui diversi aspetti del problema (potenziale della linea storica, traffico merci sull'arco alpino, nodo ferroviario di Torino, alternative di tracciato).

L'esito, cui è per ora approdato l'Osservatorio, è stato un documento comune (firmato il 28 giugno 2008 a Pracatinat). Si sono poste le premesse per una riprogettazione della linea, capace di rispondere contemporaneamente alle esigenze del nuovo collegamento ferroviario e a quelle del territorio con l'obiettivo di rispettarne le caratteristiche. In sostanza l'accordo fa riferimento alla necessità di investire contestualmente, attraverso un pacchetto di misure realizzate con una regia unitaria, sul trasporto locale, sulla riqualificazione territoriale, sul coinvolgimento degli enti territoriali nel processo decisionale, nel controllo dell'attuazione e nel monitoraggio degli effetti degli interventi.

Ma l'altro elemento di novità e di rilievo, decisivo nel determinare le condizioni per l'accordo, diventandone parte, è stata l'iniziativa, parallela e convergente rispetto a quella dell'Osservatorio, della Provincia di Torino che, sulla base di un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture, ha promosso l'elaborazione di un Piano strategico del territorio interessato dalla direttrice ferroviaria. Si tratta di un'area vasta, composta da ben 70 comuni, appartenenti all'area metropolitana torinese, alla Collina Morenica, alla Bassa Val di Susa e alla Val Cenischia, alla Val Ceronda Casternone, alla Val Sangone e all'Alta Val di Susa.

Il Piano strategico ha messo al centro il tema delle comuni prospettive di sviluppo, promuovendo una concertazione con i diversi comuni, le Comunità montane ed i rappresentanti delle forze economiche e sociali, basata sulla

volontà comune di ragionare in termini programmatici del futuro del territorio oggetto dell'intervento ferroviario.

In particolare sono stati assunti come principi guida quelli di ragionare:

- secondo una *logica policentrica*, capace di valorizzare le diverse identità e vocazioni, perseguendo una maggiore integrazione e un riequilibrio territoriale tra aree forti ed aree deboli;
- con una *visione sovralocale*, che superi i particolarismi e inquadri le problematiche locali adottando un punto di vista più ampio, di quadrante territoriale;
- in termini di *priorità strategiche*, concentrando quindi l'attenzione su un numero limitato di tematiche considerate decisive e con una visione temporale di medio raggio (10/15 anni).

In definitiva si è abbandonata la logica delle compensazioni, per definire un utilizzo dell'intervento infrastrutturale come motore di un possibile sviluppo dei territori interessati.

Un ribaltamento di approccio che potrebbe utilmente accompagnare anche altri progetti bloccati da conflitti territoriali.

Il sistema portuale come impresa e come leva dello sviluppo territoriale

Se si considera l'attività portuale in senso stretto, ovvero l'insieme delle attività di logistica portuale e i servizi ausiliari dei trasporti marittimi, unitamente alle attività dei soggetti istituzionali di *governance* dei porti (Autorità portuali e Capitanerie di porto), ed escludendo quindi il fatturato degli altri comparti economici che pure nell'area portuale o intorno ad essa incentrano le proprie attività (i trasporti marittimi in sé, innanzitutto, l'indotto dell'attività crocieristica, la cantieristica navale, la nautica da diporto, la pesca), nel 2007 il settore portuale italiano ha generato complessivamente un contributo al Pil superiore a 6,8 miliardi di euro (tab. 1).

Il settore così definito, secondo una recente indagine realizzata dal Censis per conto di Assoporti, conta una occupazione diretta di circa 40.000 addetti, ed è in grado di attivare un'occupazione complessiva, tra unità di lavoro dirette e indirette, di 71.000 posti di lavoro.

Peraltro, la produttività del lavoro nel settore logistico portuale (72.000 euro circa di valore aggiunto per addetto) risulta elevata e in crescita rispetto al passato. Il confronto dell'indice di produttività tra diversi settori economici evidenzia il buon livello di competitività e la robustezza che caratterizza il sistema dei porti. Infatti, il dato riferito alle attività portuali si colloca al di sopra, ad esempio, dell'industria alimentare, dell'industria automobilistica, delle costruzioni e del tessile.

Se poi si fa riferimento a un aggregato più ampio, comprensivo del complesso degli operatori privati e delle imprese industriali, di servizio e commerciali collocate in ambito portuale o che hanno rapporti stabili con il porto, unitamente all'insieme di tutti i soggetti pubblici che a diverso titolo e con differenti responsabilità svolgono funzioni istituzionali e amministrative nei porti principali e nei porti minori italiani garantendone il corretto funzionamento, si può concludere che il sistema dei porti assorbe complessivamente 90.500 addetti, con un "fatturato" cumulativo di 18 miliardi di euro (tab. 3).

Considerando anche la produzione delle imprese cantieristiche insediate nell'area portuale, si arriva rispettivamente a 105.000 posti di lavoro e quasi 21 miliardi di euro di contributo al Pil nazionale.

Gli italiani e la città: nella dimensione urbana lo spirito della modernità

Una recente indagine Censis-Rur evidenzia che al crescere del livello di istruzione aumenta proporzionalmente la convinzione che la dimensione urbana sia connessa ai processi di sviluppo socioeconomici più che alla riproduzione di criticità sociali. In particolare, tra i laureati la prima opinione riguarda più del 70% degli intervistati, contro una quota del 55% di coloro che hanno un basso titolo di studio (tab. 5).

Le città sono universalmente riconosciute come i luoghi dove si esprime al massimo livello la modernità di un Paese. Il primo elemento di modernità che caratterizza una città viene individuato nella sua capacità di offrire buone e diversificate opportunità di studio e lavoro (40,1%) (tab. 6).

Il secondo fattore caratterizzante, sempre secondo le opinioni degli intervistati, attiene alla dimensione culturale: le grandi attrezzature (musei, gallerie, auditorium, biblioteche, ecc.) raccolgono infatti il 32,9% delle risposte fornite. Al terzo posto i servizi di trasporto, un elemento che determina il rango stesso di una città (26,4%). Seguono le opportunità commerciali e di intrattenimento (23,4%) e gli spazi verdi e gli impianti sportivi (19,0%).

A ben vedere tutti i fattori fin qui elencati sono riconducibili all'offerta di servizi che una città è in grado di organizzare ed erogare per i suoi cittadini. Fattori che invece raccolgono minori consensi sono relativi alle opportunità di sviluppare relazioni significative, di fare incontri interessanti (14,0%); alle "forme" della città, ossia gli aspetti architettonici improntati alla modernità ed alla funzionalità (12,0%); al *melting pot*, il "crogiolo" di nazionalità, etnie, religioni differenti che sopravvive e si alimenta attraverso processi continui di integrazione (10,6%).

Sebbene da un lato non stupisca più di tanto il fatto che il 45,2% degli italiani consideri la bellezza del centro storico come la qualità principale della propria città, dall'altro è interessante notare come uno dei fattori determinanti venga

individuato nel “carattere” degli abitanti (20,4%), un aspetto particolarmente sentito nelle città di piccola dimensione (27,7%). Un connotato “immateriale” dunque, che si impone rispetto alla solidità economica, al benessere, alla propensione imprenditoriale, ossia agli elementi che costituiscono il terzo fattore per importanza (10,8%). Sono ben pochi gli italiani che individuano nella buona amministrazione il punto di forza della propria città (8,3%) (tab. 7).

La questione abitativa e il ruolo delle aziende territoriali per la casa

Canoni di affitto quasi simbolici, fenomeni di abusivismo, morosità diffusa, inquilini senza i requisiti di legge, degrado fisico avanzato: questi sono i luoghi comuni che accompagnano spesso, presso l’opinione pubblica, l’immagine del patrimonio di edilizia “popolare” del Paese. Ne deriva nella percezione collettiva una visione semplicistica secondo la quale il patrimonio pubblico è ovunque mal gestito, non assolve alla sua funzione sociale e rappresenta per lo Stato più un peso che una risorsa.

Al riguardo l’indagine effettuata nel 2008 da Censis e Federcasa (per conto di Dexia-Crediop) presso le aziende territoriali di tutta Italia, in parte conferma ed in parte smentisce le visioni più semplicistiche. Denominati fino a qualche anno fa Istituti Autonomi Case Popolari (ebbero avvio con una legge del 1903), oggi gli enti operativi sul territorio nazionale sono 108 e per la maggior parte sono divenuti aziende che costruiscono e gestiscono abitazioni sociali realizzate con fondi pubblici, ma anche con fondi propri e con prestiti agevolati.

Complessivamente il patrimonio in gestione è pari a circa 940.000 alloggi di cui però soli 768.000 sono quelli in locazione (tab. 10). Si tratta di uno stock di dimensioni contenute se messo a confronto con quello di altri Paesi europei: basti pensare alla Francia dove l’edilizia sociale riguarda circa 3,9 milioni di alloggi, o al Regno Unito che può contare su 2,7 milioni di alloggi gestiti dalle amministrazioni comunali e 2,2 milioni gestiti dalle Housing Associations.

Un fenomeno meno diffuso di quel che si crede è quello dell’abusivismo che in gran parte del Paese, soprattutto al Centro-Nord, risulta a livelli bassissimi, assolutamente fisiologici (0,1-0,3%). In qualche città del Nord raggiunge l’1%, come nel caso di Brescia o Trento, mentre in una realtà difficile e complessa come Milano sale al 5%.

Per quanto concerne la morosità, anche questa risulta molto differenziata: il fenomeno può essere considerato critico nelle grandi città (Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, Bari e Palermo), mentre assume contorni assai più contenuti nelle medie città soprattutto del Centro-Nord.

Basti pensare che al 2006 il rapporto tra mancati introiti per morosità e ricavi da canoni (fig. 3) in città come Bergamo, Brescia, Parma ma anche a Venezia,

Firenze e Bologna, si attestava su valori intorno al 5%, mentre a Cagliari ha raggiunto il 44%, a Palermo il 35%, a Torino e Genova il 32%, a Roma e Napoli il 30%, a Bari il 23% e a Milano il 19%.

La rassicurazione alimentare: i “frutti del territorio” rimuovono paure e incertezze

In Italia, a differenza di quello che è successo in altri Paesi, l'industrializzazione della produzione alimentare non si è sovrapposta alla cultura preesistente inventando e “imponendo” nuovi prodotti, ma si è inserita nella cultura dell'alimentazione tradizionale, tentando di acquisirne, per quanto possibile, l'intero patrimonio culturale. Si può dunque a pieno titolo parlare di “osmosi” tra l'offerta del sistema produttivo e la domanda proveniente dalle famiglie. Un'osmosi che ha generato quel *paradigma alimentare italiano* che rappresenta oggi il terreno di riferimento per le aziende che esportano all'estero, per gli operatori della ristorazione e dell'accoglienza turistica, per tutti coloro che operano in settori interessati o anche solo lambiti dal tema dell'enogastronomia.

L'esistenza di un tale paradigma alimentare, oltre a garantire continuità e solidità ad alcuni processi produttivi ed identitari del Paese, rappresenta un formidabile freno a quella “volatilità” dei comportamenti alimentari che sta caratterizzando aree geografiche molto meno stabili della nostra da questo punto di vista.

Naturalmente alcuni processi seguono una deriva consolidata e inarrestabile in tutto il mondo occidentale. Da alcuni decenni, ad esempio, a fronte di un aumento della spesa per la casa, i trasporti, le comunicazioni, i servizi in genere, l'incidenza della spesa alimentare sul totale delle spese familiari si riduce. Il dato nazionale (18,8% sul totale e 15% se si escludono i consumi di bevande alcoliche) è tuttavia più alto di quello di molti Paesi del Nord Europa. A ciò si aggiunga che negli ultimi tre anni (e dunque prima dei recentissimi aumenti del prezzo dei cereali) questo processo sembra essersi arrestato (tab. 13).

Mentre il 22% dei consumatori europei (con alcune punte del 30-40% nel Nord Europa) dichiara di aver cambiato di recente il proprio stile alimentare, gli italiani si collocano all'ultimo posto in questa particolare graduatoria con un valore del 15% (fig. 4).

Non siamo comunque un Paese del tutto immobile e alcuni dati forniti dall'Istat aiutano a comprendere i processi di transizione:

- si assiste alla progressiva relativizzazione di alcune “grandi invarianti” (si pensi, ad esempio, alla diminuzione del consumo giornaliero di pasta) o alla diversificazione nell'apporto proteico (i prodotti ittici);

- si registra un aumento dell'11,7% nel periodo 1995-2005 dell'abitudine degli italiani di fare una colazione adeguata, in cui, cioè, non si assumono solo tè o caffè ma si beve latte e/o si mangia qualcosa (il 78,5% degli italiani);
- si diffondono i “fuori pasto” (il 40% degli italiani dichiara di fare abitualmente uno spuntino a metà mattina o a metà pomeriggio);
- si “ricalibra” sulla cena il soddisfacimento della dimensione conviviale utilizzando sempre più spesso la pausa pranzo per la cura degli interessi della persona (shopping, fitness, frequentazione della rete Internet, ecc.);
- diviene sempre più gettonato il cibo pronto (piatti pronti, verdure in busta, surgelati, ecc.) con una diffusione che corrisponde ad un risparmio economico e di tempo. Rappresenta il 24% del fatturato complessivo dell'industria alimentare;
- l'alimentazione si lega al benessere fisico. Negli ultimi due anni più di 4.000 prodotti sono stati riformulati (riduzione di grassi saturi, colesterolo, sale, acidi grassi, ecc.). Il 17% dei consumatori dichiara di acquistare “alimenti funzionali”.

Tav. 1 - Quadro dell'alta velocità ferroviaria italiana in fase di completamento

Linea	Estensione	Stato di attuazione	Tempo di percorrenza alta velocità	Tempo di percorrenza normale
Torino-Milano	125 Km	Operativi da febbraio 2006 gli 85 km tra Torino e Novara (lavori iniziati nel 2002). L'intera linea sarà inaugurata a fine 2009	1h 22' (attuale) 1h (a linea completata)	1h 42'
Milano-Bologna	182 Km	Inizio: novembre 2000 Inaugurazione prevista il 14 dicembre 2008	1h	1h 42'
Bologna-Firenze	78,5 Km (di cui 73 in galleria)	La linea sarà inaugurata a fine 2009	35'	58'
Firenze-Roma	254 Km	Realizzata dal 1970 al 1992. Attualmente in fase di adeguamento ai nuovi standard AV-AC	1h 30'	1h 38'
Roma-Napoli	205 Km	I lavori sono iniziati nel 1994. Il tratto da Roma a Gricignano di Aversa (183 Km) è stato inaugurato nel dicembre 2005. Il completamento del tratto Grigicignano-Afragola e di quello di penetrazione nel nodo di Napoli sono previsti per l'inizio del 2009	1h 27' (attuale) 1h 10' (a linea completata)	1h 45'
Napoli-Salerno	29 Km	Attiva da giugno 2008	30'	35'
Milano-Venezia (parziale)	Tratta Padova-Mestre 24 km Tratta Milano-Treviglio 23 Km	In esercizio da marzo 2007 In esercizio da luglio 2007	2h 20'	2h 40'
Bologna-Verona (*)	114 Km	In fase di completamento il raddoppio della linea e l'adeguamento tecnologico (giugno 2009)	50'	1h 25'

(*) La linea Bologna-Verona, una volta a regime, consentirà una velocità max di 200 Km/h

Fonte: elaborazione Censis su dati Ferrovie dello Stato

Tav. 2 - La cronologia della linea Torino-Lione, 1990-2008

Dicembre 1990	Il Consiglio dei Ministri dell'Unione europea adotta una risoluzione relativa allo sviluppo di una rete europea di treni ad alta velocità, nella quale figura anche il collegamento transalpino Torino-Lione.
Aprile 1994	Il Consiglio europeo include la Torino-Lione tra i 14 progetti infrastrutturali prioritari che potranno avvalersi del contributo della Ue.
Gennaio 1996	Viene creata una Commissione Intragovernativa (Cig) italo-francese per la realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Lione.
Gennaio 2001	Vertice italo-francese: accordo internazionale per la realizzazione della Torino-Lione. Prevede un'ulteriore fase di studi e di sondaggi preliminari e la divisione del tracciato in tre parti: la parte francese, la parte comune da Bussoleno a Saint Jean de Maurienne (72 km) e la parte italiana tra Bussoleno ed il nodo di Torino. L'entrata in esercizio della linea è prevista per il 2015.
Ottobre 2001	Per la progettazione della parte comune italo-francese viene creata Ltf (Lyon Turin Ferroviaire), società per azioni transnazionale, partecipata da Rfi e Rff (Réseau Ferré de France), entrambi con il 50%. Ltf è posta sotto la supervisione della Cig.
Dicembre 2001	Il Cipe approva il primo programma delle opere strategiche della Legge Obiettivo (N. 443/2001) all'interno del quale è compresa la Torino-Lione.
Marzo 2003	Viene presentato il progetto preliminare del tratto comune.
Maggio 2004	I Ministri dei Trasporti dei due Paesi firmano un memorandum di intesa sulla realizzazione dell'opera in cui viene definita la ripartizione finanziaria della parte comune: il 63% a carico dell'Italia, il 37% della Francia.
Agosto 2004	Per valutare le criticità del progetto viene istituita una commissione tecnica ministeriale (presieduta da Luigi Rivalta) di cui fanno parte Ministero Infrastrutture, Rfi, Ltf, Cig, Regione, Provincia di Torino e comuni.
Settembre 2004	Il Governo sospende le riunioni della Commissione Rivalta, dopo che non è stato possibile trovare un accordo con i sindaci della Val di Susa, sulla data di inizio dei sondaggi per verificare la pericolosità degli scavi dei tunnel.
Dicembre 2005	I presidi No Tav bloccano l'apertura dei cantieri per i sondaggi a Venaus. Scontri tra polizia e manifestanti.
Marzo 2006	Si costituisce l'Osservatorio tecnico, composto dai rappresentanti degli enti locali, delle istituzioni locali e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute.
Giugno 2006	La Torino-Lione viene "stralciata" dalla Legge Obiettivo e riparte la valutazione di impatto ambientale con la procedura ordinaria che prevede la convocazione della Conferenza dei Servizi.
Marzo 2007	La Provincia di Torino, grazie ad un finanziamento del DiCoTer, promuove l'elaborazione di un Piano strategico di area vasta per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione.
Novembre 2007	La Commissione europea attribuisce 671,8 milioni di euro (fondi 2007-2013) per il tratto transfrontaliero della Lione-Torino. I cantieri devono aprire entro il 2013.
Luglio 2008	Il Comitato di Pilotaggio (di cui fanno parte Provincia e comuni) approva lo schema di Piano strategico del territorio interessato dalla direttrice Torino-Lione. L'Osservatorio elabora un documento condiviso (accordo di Pracatinat) che fissa dei paletti sulla progettazione e prevede la realizzazione contestuale di un pacchetto di misure a regia unitaria sul trasporto locale.

Fonte: Censis, 2008

Tab. 1 - Principali aggregati economici del sistema portuale italiano, 2007 (v.a. e milioni di euro)

	Logistica portuale e servizi ausiliari dei trasporti marittimi	Autorità portuali	Capitanerie di porto	Totale
Produzione	6.038	518	592	7.148
Costi intermedi/investimenti	4.021	256	54	4.331
Valore aggiunto	2.017	193	538	2.748
Importazioni	490	-	-	490
Esportazioni	774	-	-	774
Contributo al Pil	5.735	518	592	6.845
Occupati diretti e indiretti (v.a.)	56.682	3.222	11.214	71.118
- Ula dirette	27.899	1.244	10.800	39.943
- Ula indirette	28.783	1.978	414	31.175

Fonte: stime Censis, 2008

Tab. 3 - Stima dell'occupazione e del fatturato globale realizzato in ambito portuale (*) (v.a. e milioni di euro)

	Operatori privati	Soggetti pubblici	Totale
<i>Esclusi i cantieri navali e le imprese di riparazione e manutenzione presenti nei porti</i>			
Addetti (v.a.)	72.337	18.173	90.510
Contributo al Pil (milioni di euro)	14.418	3.662	18.080
<i>Compresi i cantieri navali e le imprese di riparazione e manutenzione presenti nei porti oggetto d'indagine</i>			
Addetti (v.a.)	87.054	18.173	105.227
Contributo al Pil (milioni di euro)	17.244	3.662	20.906

(*) Comprende il complesso delle imprese industriali, di servizio e commerciali collocate in ambito portuale o che hanno rapporti stabili con il porto, e tutti i soggetti pubblici con funzioni istituzionali e amministrative presenti nei porti

Fonte: stime Censis, 2008

Tab. 5 - Opinioni circa la funzione della città nella società attuale per titolo di studio dell'intervistato (val. %)

	TITOLO DI STUDIO				Totale
	Nessuno/Elementare	Licenza media	Qualifica professionale/diploma	Laurea o superiore	
Le città sono i luoghi della competizione e il motore dei sistemi economici per lo sviluppo e l'occupazione	55,2	62,5	66,2	71,1	64,7
Le città sono luoghi di concentrazione dei problemi sociali	44,8	37,5	33,8	28,9	35,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Tab. 6 - Fattori che rendono una città moderna e all'avanguardia per titolo di studio dell'intervistato (val. %)

	TITOLO DI STUDIO				Totale
	Nessuno/ Elementare	Licenza media	Qualifica professionale/ diploma	Laurea o superiore	
La qualità e disponibilità di opportunità di lavoro/studio	32,7	37,4	41,8	44,9	40,1
La presenza di grandi attrezzature culturali	21,8	30,6	34,0	42,1	32,9
La presenza di un efficiente sistema di trasporti pubblici	33,5	29,5	23,5	24,0	26,4
La ricchezza di opportunità per shopping e intrattenimento	29,0	23,9	23,2	18,8	23,4
La disponibilità di grandi aree verdi, piste ciclabili, attrezzature sportive, ecc.	18,2	19,8	18,8	19,1	19,0
La presenza di opportunità di relazioni, incontri, conoscenze	14,3	15,8	14,2	12,3	14,3
La presenza diffusa di architetture moderne e funzionali	13,1	9,9	13,3	10,7	12,0
La presenza di una popolazione variegata per nazionalità, religione, etnia, ceto	8,5	8,5	11,7	12,1	10,6

Il totale è superiore a 100 perché erano ammesse più risposte

Fonte: indagine Rur, 2008

Tab. 7 - Principali qualità della propria città per luogo di residenza (val. %)

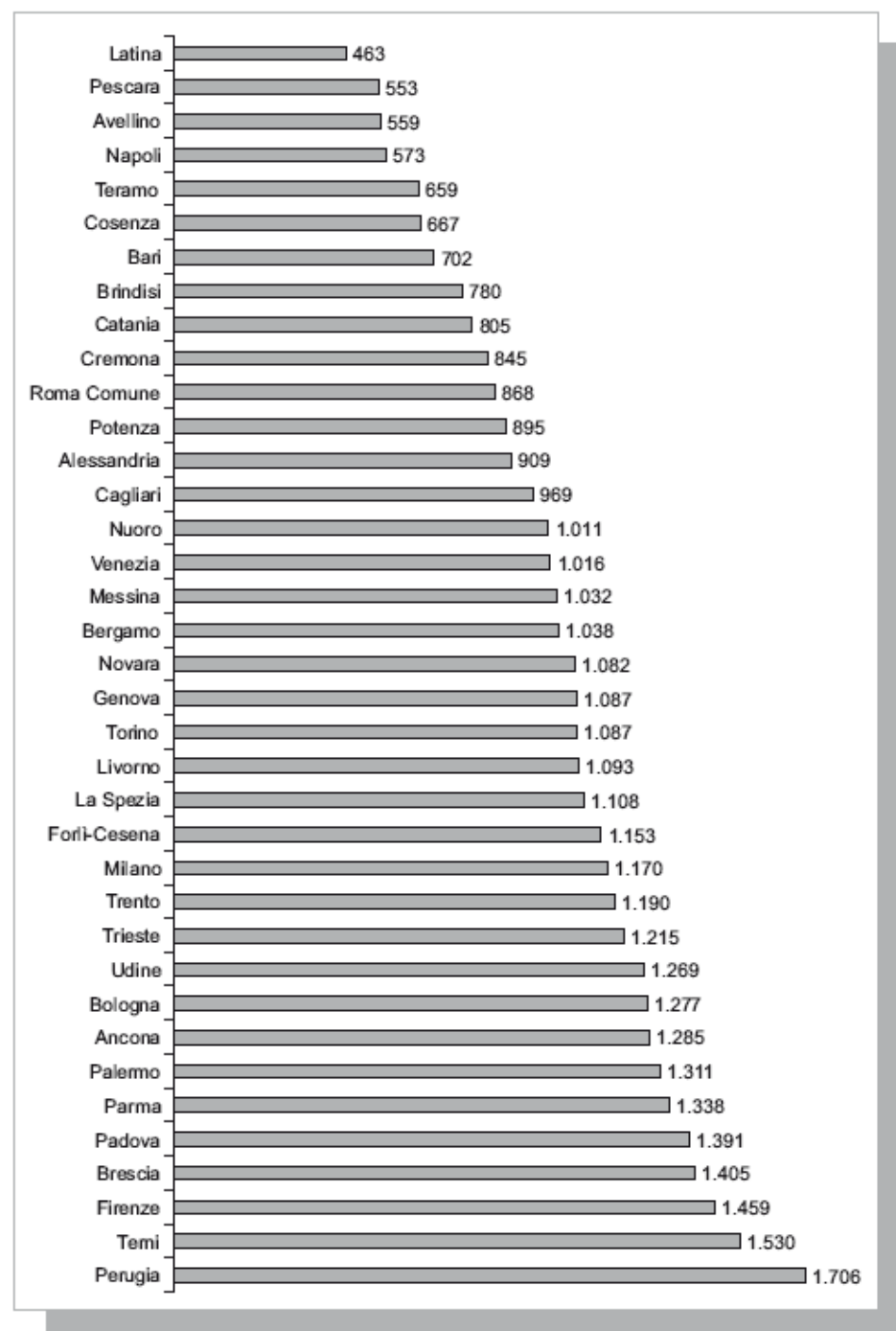
	Grandi città	Medie città	Piccole città	Roma	Milano	Napoli	Totale
La bellezza, in particolare del suo centro storico	53,7	43,5	42,1	68,5	24,1	56,5	45,2
Il carattere degli abitanti	10,0	16,7	27,7	10,7	8,5	31,2	20,4
La solidità economica, il benessere e l'imprenditorialità	5,9	12,0	12,4	1,0	13,2	0,8	10,8
L'efficienza dei servizi pubblici (la buona amministrazione)	7,4	10,0	7,7	3,6	13,6	2,0	8,3
Il livello dell'offerta culturale (musei, cinema, teatri)	16,0	9,9	4,8	13,8	20,4	6,2	8,9
L'offerta commerciale	7,0	7,9	5,3	2,4	20,2	3,3	6,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Tab. 10 - Il patrimonio gestito dalle aziende casa al 2006 (v.a. e val. %)

	Alloggi in locazione	Alloggi a riscatto	Alloggi privati (gestione condominiale)	Totale	Val.%
Nord	340.415	36.194	50.293	426.902	45,5
Centro	152.922	19.289	12.999	185.211	19,7
Sud	280.499	19.292	26.917	326.708	34,8
Italia	768.047	74.775	90.210	938.821	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Federcasa

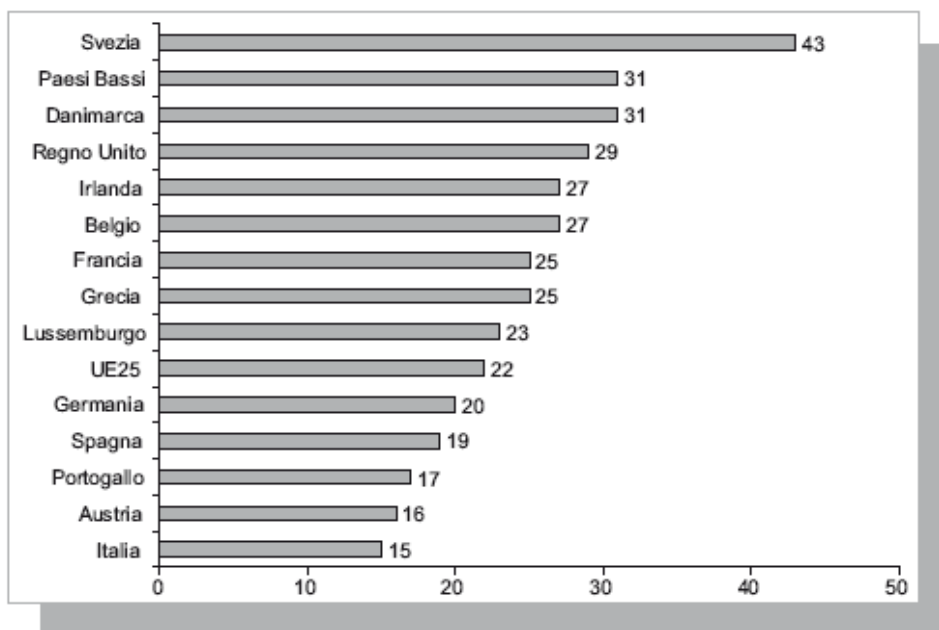
Fig. 3 - Ricavo medio annuo per alloggio, 2006 (euro)

Fonte: elaborazione Censis su dati Federcasa

Tab. 13 - I consumi delle famiglie negli ultimi 25 anni: incidenza delle spese per alimentazione, abitazione, trasporti e comunicazioni, vestiario e calzature sul totale (val. %)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2006	2007	Diff. 1975-2000	Diff. 1975-2007
Alimentazione	34,4	31,6	28,1	23,5	21,6	18,6	18,9	18,8	-15,8	-15,6
Abitazione	12,2	11,4	13,2	14,9	19,8	22,3	26,0	26,7	10,1	14,5
Trasporti e comunicazioni	10,2	13,3	15,1	16,4	16,8	17,6	16,8	16,7	7,4	6,5
Vestiario e calzature	10,2	10,4	8,6	8,6	6,7	6,6	6,4	6,3	-3,6	-3,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 4 - Consumatori europei che ritengono di aver modificato il modo di mangiare e bere nell'ultimo anno (val. %)

Fonte: Eurobarometro