

rilevante, costituita come si è ricordato più sopra dal prezzo unitario di acquisto del servizio, nel nostro caso può identificarsi con il sussidio pro-viaggio pagato dalla collettività in ciascun caso considerato. Per quanto riguarda la seconda componente, che attiene al riparto del costo tra i cittadini, si sono adottate e verificate due ipotesi alternative. La prima è che i cittadini non siano in grado di valutare le conseguenze che ha per ciascuno l'azione di redistribuzione compiuta dal settore pubblico in questo campo. In tal caso il valore atteso del prezzo per ciascuno sarà quello medio, dato dal sussidio pro-viaggio diviso per il numero di abitanti di ciascuna città. La seconda ipotesi (si veda il par. 3) suppone invece che l'elettore decisivo tenga conto dell'azione di redistribuzione territoriale del reddito che la finanza pubblica effettua e corregga su questa base il dato relativo al sussidio medio *pro-capite*. Un indicatore che consente di tener conto di quest'azione redistributiva è rappresentato da *dummies* territoriali.

L'equazione utilizzata per la stima del modello di domanda che fa riferimento alla prima ipotesi è la seguente:

$$P_a = f(Q_a, P_n, Y, Z) \quad (4)$$

in cui n sono i beni sostituiti e complementari e Z una serie di variabili rilevanti per la domanda del servizio.

Per la stima, P_a è stato misurato, come si è detto, con il sussidio pro-viaggiatore diviso per il numero degli abitanti. Si sono considerati tuttavia i soli viaggiatori paganti, poiché le informazioni sulle entrate consentono di determinare questo dato con maggiore certezza rispetto al totale dei viaggiatori.

La quantità è stata misurata con il numero dei viaggiatori paganti per abitante. Per quanto riguarda il prezzo dei servizi sostituiti e complementari, in questo caso esso dovrebbe riguardare gli interventi di politica dei trasporti, come il miglioramento e ampliamento della rete stradale, la creazione di infrastrutture per facilitare il trasporto privato, la regolamentazione e la disciplina del traffico, gli interventi urbanistici per la razionalizzazione dei flussi. In un contesto sezionale, il costo degli *input* utilizzabili a questo scopo non dovrebbe differire sostanzialmente tra un caso e l'altro. Ciò che cambia, in particolare per gli interventi nella viabilità, è il tipo di strutture adatte in rapporto