

Con la deliberazione CIPE del 21 marzo 1997 è stata prevista la possibilità per i distretti industriali di usufruire delle agevolazioni previste dall'istituto del contratto di programma. In base a tale previsione, l'accesso a tali agevolazioni - per il passato concesso solo alle grandi imprese o consorzi di piccole e medie imprese allo scopo costituiti - è stato esteso anche a gruppi di imprese dello stesso distretto industriale che intendano riprodurre una specifica area del Mezzogiorno, forme di integrazione tecnologica e organizzativa simili a quelle esistenti nel territorio di origine.

4.6.2 Le politiche di investimento pubblico diretto

Le politiche di investimento diretto sono volte a rimuovere in radice le cause nei divari convenienza localizzativa. Al centro delle politiche di investimento diretto si pongono cinque assi di intervento. Uno di essi è specificatamente dedicato allo "sviluppo di sistemi produttivi locali, industriali e terziari".

Nel corso del 1998, è stata elaborata una nuova metodologia della programmazione degli interventi diretti fondata su tre principi: la valutazione ed esplicitazione dei fabbisogni e dell'efficacia degli interventi; la sussidiarietà, tenuto conto del ruolo crescente delle Regioni e dei livelli locali di governo; la negoziazione per il coinvolgimento dei diversi livelli di governo e dei privati capitali, affinché partecipino al finanziamento e alla gestione dei progetti di intervento.

Con la deliberazione 22 dicembre 1998, gli illustrati caratteri della "nuova programmazione" sono state poste alla base del processo di completamento delle misure del Quadro comunitario di sostegno 1994-1999 e dell'avvio della programmazione per il nuovo Quadro 2000-2006.

La delibera 22 dicembre 1998, per il rispetto del termine del 30 luglio 1999, entro cui sarà necessario procedere alla presentazione alla Commissione U.E del piano globale di sviluppo per le Regioni dell'obiettivo 1, dei relativi programmi operativi e dei documenti di programmazione concernenti gli obiettivi 2 e 3, ha stabilito uno stringente scadenziario affinché i "tavoli nazionali e regionali" concludano il vaglio e la selezione delle idee-programma contenute nel documento "Schede programmatiche 2000-2006. Cento idee" presentato a Catania i giorni 2-4 dicembre 1998, al fine di tempestivamente e in modo

coordinato identificare strategie, obiettivi e programmi da includere nei Programmi operativi da sottoporre agli organi comunitari.

Secondo la programmazione dei lavori per la stesura dei rapporti interinali settoriali, la delibera CIPE, prevede che entro il 20 marzo 1999, disponendo dei rapporti settoriali, il Comitato nazionale presenta al CIPE un documento di sintesi, al fine di avviare il confronto con i Comitati regionali, che, nello stesso periodo, avranno elaborato i rapporti interinali regionali. Sulla base dell'esame di tali documenti, ogni asse di intervento viene attribuito, in modo partenariale, a una delle tre seguenti categorie: di stretta valenza regionale, regionale con referente nazionale, di stretta valenza nazionale. Nel primo e secondo caso i programmi operativi da presentare alla Commissione U.E. entro la fine di luglio vengono elaborati dal Comitato regionale, con una funzione, nei casi previsti, di coordinamento, indirizzo e assistenza tecnica da parte del tavolo settoriale nazionale; nel terzo caso, i piani operativi vengono elaborati da un'istituzione centrale individuata dal Comitato nazionale.

4.7. La politica di intervento industriale esaminata sulla base dei rendiconti regionali: profili gestionali

Nell'esercizio finanziario 1997, la II macro area "attività produttive" in cui è ricompreso l'aggregato "industria e artigianato" assorbe il 21,1% degli stanziamenti di competenza destinati agli interventi [al netto sanità], pari in termini assoluti, a 12.228 miliardi, in linea con le risultanze di bilancio 1996. L'incidenza del settore all'esame rispetto alla macro area attività produttive, è pari al 22%.

In termini assoluti, la Regione Piemonte è quella che destina le maggiori risorse finanziarie alla politica industriale con 663 miliardi, pari al 24,6% degli stanziamenti totali riferiti al settore all'esame. Segue la Regione Lombardia con 332 miliardi [12,3%]. Per la Regione Piemonte, gli stanziamenti di competenza assorbono il 15,9% delle risorse globali stanziare in bilancio, al netto della sanità. Oltre al Piemonte, le quote più consistenti rapportate alle disponibilità complessive dei singoli bilanci regionali destinate all'industria e all'artigianato si registrano per la Liguria [15%], l'Umbria [10%] le Marche [8,2%], la

Basilicata [6,3%] e la Toscana [4,2%]. Molto sotto la media del 2% si collocano il Veneto [1,3%], il Molise [1,1%], il Lazio [0,9%].

Le risorse di bilancio complessivamente destinate per la politica di intervento industria e artigianato risulta pari, nel 1997, a lire 2.692 miliardi. Il dato conferma il progressivo e costante incremento pari nel quinquennio a 56,8 punti percentuali. Le Regioni Piemonte e Lombardia, che in termini assoluti fanno registrare le quote di bilancio più elevate destinate a tale politica di intervento confermano la tendenza di progressivo incremento rilevabile a partire dall'esercizio 1995. La variazione percentuale delle risorse finanziarie destinate al settore esaminato da parte di Piemonte e Lombardia sono aumentate nel quinquennio 1993-1997 del 219,9%. In termini di incremento percentuale sul totale stanziato dai bilanci regionali per il settore industria e artigianato, va evidenziato, rispetto al 1996, un significativo incremento per la Basilicata [da 8 a 136 mld]. Nel biennio 1996-1997, flettono invece in modo significativo gli stanziamenti per la Toscana [-37,3%] e Liguria [-18,2%].

La capacità di spesa e la velocità di cassa fanno registrare nel 1997 una consistente riduzione rispetto all'esercizio precedente. Più marcata è la flessione della velocità di cassa con -5,8 punti percentuali. Il fenomeno è da collegare al contenimento della spesa pubblica - attraverso la limitazione dei tiraggi di tesoreria - in funzione dell'attuazione delle politiche di rientro in vista del conseguimento degli obiettivi europei di finanza pubblica. La diminuzione riscontrata nel 1997 rispetto all'esercizio 1996 è comune a tutte le Regioni, con l'eccezione della Liguria, delle Marche, del Lazio e del Molise.

La capacità di impegno, a differenza della capacità di spesa e della velocità di cassa, fa registrare nel 1997, rispetto al 1996, complessivamente un significativo aumento pari a 3,7 punti percentuali. Tale indicatore risulta, peraltro, in diminuzione per le Regioni Toscana, Umbria, Veneto, Liguria, Emilia Romagna e Basilicata per le quali la riduzione degli impegni su competenza si presenta, in alcuni casi, piuttosto marcata [la riduzione maggiore si riscontra per la Liguria, con -33,6 punti percentuali]. Le migliori risultanze in termini di capacità di impegno si riscontrano per la Calabria [+63,3%], l'Abruzzo [59,7%] e le Marche [26,7%].

5. Trasporti

5.1. Introduzione: il settore dei trasporti prima della riforma: punti di criticità

Il settore dei trasporti è stato ampiamente interessato dal processo di riordino istituzionale, tutt'oggi ancora in corso, che si è sviluppato con la legge di delega n. 59/1997.

L'elemento che qualifica questo ultimo programma di ridefinizione e di ridistribuzione delle competenze tra i diversi livelli territoriali di governo rispetto ai precedenti che risalgono agli anni '70 [legge n.291/1970 e 382/1975] si rinviene nella applicazione del c.d. principio di sussidiarietà [dall'art. 4, comma 3 della legge n. 59]. Alle entità istituzionali minori appartiene la generalità dei compiti e delle funzioni amministrative, mentre gli interventi dello Stato sono volti a garantire interessi di carattere nazionale ovvero a sopperire ad inottemperanze o inadeguatezze. Le Regioni, inoltre, sono titolari di potestà legislativa di attuazione delle funzioni delegate, di organizzazione e di spesa e nelle materia di loro competenza devono conferire agli Enti locali le funzioni di interesse locale.

Il settore dei trasporti prima della riforma era disciplinato dalla legge quadro n. 151 del 1981 [e successive modificazioni ed integrazioni], che dettava i principi fondamentali cui dovevano attenersi le Regioni a statuto ordinario nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione nella specifica materia.

Le Regioni individuavano, in armonia con gli obiettivi del piano nazionale dei trasporti, le politiche regionali del settore; in relazione con le previsioni di assetto del territorio e di sviluppo economico, predisponavano piani regionali ed adottavano programmi annuali o pluriennali di intervento per gli investimenti e per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

I servizi di trasporto, secondo la disciplina delle singole leggi regionali, erano gestiti in economia dagli Enti locali o attraverso aziende speciali o in regime di concessione.

Gli stanziamenti che le Regioni iscrivevano in bilancio per essere erogati a titolo di contributi per le spese di esercizio e per gli investimenti non dovevano essere inferiori alle somme che lo Stato attribuiva loro per il medesimo fine sul Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e sul Fondo per gli investimenti.

Le Regioni erogavano i contributi di esercizio sulla base di principi stabiliti con legge regionale; erano determinati calcolando il costo economico standardizzato del servizio, sulla base di criteri e parametri di efficiente gestione e dei ricavi presunti, derivanti dall'applicazione delle tariffe minime stabilite dalle Regioni stesse d'intesa con gli enti interessati; l'ammontare dei contributi da erogare alle imprese esercenti il trasporto doveva essere ancorato a parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi.

I disavanzi che non venivano coperti dai contributi regionali restavano a carico delle imprese di trasporto. Gli Enti locali ed i loro consorzi provvedevano, senza l'intervento dello Stato, a ripianare i disavanzi delle loro aziende se eccedevano i contributi della regione, sulla base di un piano che doveva prevedere il riequilibrio del bilancio entro il 1986. La normativa antecedente alla riforma attraverso il ripiano mirava al massimo ad assicurare l'equilibrio di bilancio, mentre il d.lgs. n. 422 responsabilizza le aziende per i risultati di bilancio che raggiungeranno.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la commissione consultiva interregionale, stabiliva i criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio tra le Regioni, tenendo conto della dimensione dei servizi e delle caratteristiche del territorio interessato. La regione assegnava agli Enti locali o alle aziende di trasporto i finanziamenti.

In tale situazione normativa è intervenuta la legge n. 549 del 1995 [collegata alla legge finanziaria 1996], che ha eliminato il vincolo di destinazione posto ai trasferimenti del Fondo nazionale trasporti, consentendo alle Regioni di determinare autonomamente i settori cui destinare le risorse disponibili. Questa nuova fase è stata completata dalla legge n. 59, che per il settore dei trasporti ha previsto una delega distinta rispetto a quella degli altri settori; delega che interessa sia il completamento dei trasferimenti delle funzioni già avviati nel passato, sia l'attività di programmazione delle Regioni¹ e di organizzazione dei servizi.

¹ Una deroga è prevista per il settore delle ferrovie, per il quale il governo deve definire il subentro delle regioni nel contratto di servizio pubblico tra lo Stato e le Fs s.p.a.

Le politiche dei trasporti costituiscono un elemento prioritario per lo sviluppo e la crescita economica di un paese, e vi ha prestato una particolare attenzione l'OCSE che ha sottoposto il settore dei trasporti in Italia ad una attenta analisi.²

E' stato osservato che le politiche di bilancio ed i prezzi nel settore dei trasporti mentre sono state influenzate dagli interventi dello Stato, proprietario e nel contempo autorità di controllo, hanno scarsamente risentito delle regole di mercato; ad una bassa produttività totale dei fattori, determinata da un modesto rendimento del lavoro e dalla obsolescenza degli impianti, è corrisposto un basso livello delle tariffe ed un eccessivo costo della manodopera. Le tariffe sono state mantenute su livelli inferiori del 10% rispetto alla media dell'Unione Europea [i divari tendono a crescere per le tratte a lunga distanza, incluse quelle ferroviarie e per i trasporti municipalizzati].

L'indagine OCSE si è soffermata ad esaminare eventuali squilibri territoriali; mentre i dati relativi all'offerta di servizi di trasporto per numero di abitanti non evidenziano particolari differenze tra Regioni settentrionali e meridionali, i dati delle reti dimostrano un divario nelle dotazioni tra nord e sud.

Scendendo ad analizzare i diversi modi di trasporto, l'indagine OCSE individua nel settore ferroviario il nodo debole del sistema trasporti, determinato da una politica del personale che non ha tenuto conto delle risorse di bilancio, da una obsolescenza della rete ferroviaria e del materiale e da una inadeguatezza dei sistemi di segnalazione. Soprattutto si lamenta l'assenza di un piano di ristrutturazione e di potenziamento della rete, rimasta sostanzialmente immutata negli ultimi venti anni, pur in presenza di crescenti esigenze di mobilità della popolazione. L'incremento dei servizi di autolinee, lo sviluppo dell'uso di autovetture hanno determinato nel periodo 1966-1996 la riduzione di 1000 chilometri di rete.

Per quanto attiene al sistema di trasporti pubblici locali, è stata censurata in particolare la obsolescenza del parco circolante³, considerata unitamente ad una non oculata politica del personale causa di perdite di gestione, anche di ingente ammontare, che

² Studio economico dell'OCSE 1998-1999.

³ L'art. 2, comma 5 della legge n. 194/1998, per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, autorizza le regioni a contrarre mutui quindicinali o altre operazioni finanziarie, con il concorso dello Stato.

hanno richiesto sostegni statali. L'insoddisfazione dell'utenza nei confronti del trasporto pubblico ha di fatto contribuito a privilegiare il ricorso agli autoveicoli a uso privato, con una riduzione della qualità dei servizi urbani di superficie, danneggiati dal congestionamento del traffico. Anche in questo caso, in un confronto con altre realtà internazionali, vengono censurate le tariffe ancora basse. Il rilevante costo del lavoro e l'evasione tariffaria determinano l'insufficiente copertura dei costi.

Il maggior utilizzo della rete stradale ha tra l'altro comportato ripercussioni sull'ambiente, come livello di inquinamento sia atmosferico sia acustico.

Nel settore delle autolinee di interesse regionale, a livello nazionale si è passati per il servizio urbano da circa 21,6 miliardi passeggeri/km del 1978 a circa 10,4 nel 1995 e per il servizio extraurbano da circa 24,4 a circa 15,5.

Per quanto riguarda i costi e i ricavi, sempre per l'intero settore del trasporto pubblico di persone su strada, si è passati a livello nazionale da un rapporto proventi/costi di 0,33 del 1978 [era di 0,52 ancora nel 1972] ad un rapporto di 0,29 del 1995: il livello più basso è stato toccato all'inizio dell'ultimo decennio [0,23 nel 1990] e la situazione mostra da allora un costante miglioramento.

La stessa indagine OCSE pone in evidenza gli sforzi che sono stati intrapresi per migliorare l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti: il decentramento a favore delle Regioni e degli Enti locali viene apprezzato, unitamente al processo di liberalizzazione dei trasporti e di applicazione delle norme in materia di concorrenza e di privatizzazione di diverse aziende che operano nel settore, quale strumento per l'attuazione di una strategia dei trasporti volta a correggere le principali inefficienze. La riforma dovrebbe rimuovere le cause che hanno condotto alla attuale situazione, modificando un sistema di intervento pubblico di sostegno in passato fortemente deresponsabilizzato ed operando a favore di modelli aziendali sensibili alle regole di mercato e preoccupati di offrire sulla base della concorrenza un miglior livello qualitativo dei servizi.

5.2. Il quadro normativo dopo la riforma: decreto legislativo n. 422 del 1997; ruolo delle Regioni e prospettive per un'efficiente gestione dei trasporti pubblici locali

Proprio l'esigenza di individuare nuove politiche di trasporto, orientate, tra l'altro, alla applicazione dei principi di concorrenzialità, ha determinato il legislatore a disegnare un diverso, più razionale quadro normativo di riferimento.

Alla legge di delega è stata attuazione con il d.lgs. n. 422/1997, che ha disciplinato insieme ad una diversa ripartizione delle competenze la riorganizzazione dei servizi; successivamente, il d.lgs. n. 112/1998 ha completato il decentramento amministrativo in altri settori [agricoltura, commercio, lavoro]. Per evitare possibili sovrapposizioni tra i due diversi decreti, per ciò che attiene alla individuazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse nazionale e delle competenze mantenute allo Stato [art. 104, comma 1 lett. b e c] e delle funzioni conferire alle Regioni ed agli Enti locali [art. 105, comma 5] il d.lgs. n. 112 fa esplicito rinvio al decreto n. 422.

Nel rispetto dei principi definiti dalla delega, le Regioni di intesa con gli Enti locali devono individuare i livelli minimi dei servizi ed i loro finanziamenti, mentre le eventuali eccedenze dovranno gravare sugli enti di gestione. L'esercizio di queste funzioni deve essere preceduto da accordi di programma tra Regioni e Ministero dei trasporti, in quanto riguardano funzioni ancora statali che rientrano nel comparto delle finanze derivate.

L'affidamento dei servizi è disciplinato da un contratto di servizio, nel rispetto della normativa comunitaria, con un equilibrio tra costi e ricavi e con l'introduzione di garanzie per il superamento dei monopoli esistenti.

Allo Stato sono affidati solo i servizi di interesse nazionale tassativamente indicati nel decreto stesso e le funzioni in materia di rapporti internazionali, di sicurezza e di definizione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema del trasporto pubblico.

Sono considerati di interesse nazionale i servizi di trasporto aereo ad eccezione dei collegamenti che si sviluppano unicamente nell'ambito di una regione ed i servizi elicotteristici, ritenuti di interesse delle Regioni cui vengono affidati per delega a seguito di accordi di programma. Sempre sulla base di un accordo di programma sono delegate alle Regioni le funzioni amministrative in materia di trasporto marittimo che si svolgono

prevalentemente nell'ambito di una regione, mentre la generalità dei servizi di trasporto marittimo è riservata allo Stato. I servizi di trasporto ferroviario internazionale e nazionale di percorrenza medio-lunga, caratterizzati da elevati standard qualitativa, rimangono allo Stato e dovranno essere individuati dal Ministero dei trasporti e dalla Conferenza Stato-Regioni.

La legge delega ha sancito il trasferimento, unitamente alle funzioni ed ai compiti da qualsiasi organo esercitate in materia di trasporto di interesse regionale e locale, dei beni e delle risorse finanziarie, umane ed organizzative necessarie per il loro esercizio. Sulle funzioni delegate lo Stato esercita un potere di indirizzo e di controllo anche in via sostitutiva.

Il funzionamento del sistema sarà condizionato dalla capacità delle aziende di determinare preventivamente i costi di esercizio e della controparte pubblica di individuare, in relazione alle risorse disponibili, un livello minimo di servizi in grado di soddisfare la domanda di mobilità. Già in fase di predisposizione del bilancio di previsione le aziende disporranno di dati certi sull'entità dei finanziamenti regionali, mentre fino ad oggi la conoscenza delle erogazioni regionali da parte delle aziende stesse era rimandata a dopo la chiusura dei bilanci aziendali ed alla individuazione dell'entità dei costi non coperti dai ricavi. Come già osservato nella parte introduttiva, le aziende risponderanno per i risultati della gestione e dovrebbero cessare gli interventi straordinari di ripiano dei disavanzi.

Il progetto di riordino delle funzioni, nel rispetto delle esigenze proprie dei diversi livelli di governo locale, prevede che le Regioni trasferiscano agli Enti locali i compiti di interesse regionale che non richiedono un unitario esercizio a livello regionale. Le Regioni dovevano provvedervi entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto; in caso di omissione il Governo interviene in via sostitutiva.

Hanno provveduto all'attuazione del decentramento le seguenti Regioni:

TAB 44/REG

Abruzzo	l.r. 23 dicembre 1998, n. 152
Basilicata	l.r. 27 luglio 1998, n. 22
Emilia Romagna	l.r. 2 ottobre 1998, n. 30
Lazio	l.r. 16 luglio 1998, n. 30
Liguria	l.r. 9 settembre 1998, n. 31
Lombardia	l.r. 29 ottobre 1998, n. 22
Marche	l.r. 24 dicembre 1998, n. 45
Toscana	l.r. 31 luglio 1998, n. 42
Umbria	l.r. 18 novembre 1998, n. 37
Veneto	l.r. 30 ottobre 1998, n. 25

Con d.lgs. n. 345 del 1998 il Governo ha disciplinato la materia nei confronti delle Regioni inadempienti.

E' da auspicare che le Regioni si organizzino con uno strumento diretto alla conoscenza e programmazione, attraverso la costruzione di un sistema informativo del trasporto pubblico locale, al fine di organizzare le informazioni ed i dati necessari alla gestione dei contratti di servizio ed alla verifica dell'efficienza e dell'efficacia della attività delle aziende; ciò permetterebbe alle aziende stesse di offrire dei servizi più rispondenti alla domanda ed alle Regioni di individuare i livelli di intervento ed i criteri di integrazione dei diversi servizi.

5.3. Aspetti finanziari ed interventi nel settore del trasporto pubblico locale: disavanzi regionali; leggi nn. 204/1995 e 194/1998

Con la legge n. 204 del 1995, di conversione del d.l. n. 98 del 1995, sono stati ripianati i disavanzi delle Regioni per le spese di gestione nel settore del trasporto pubblico locale del periodo 1987/1993, con un concorso dello Stato sino al 60% del loro ammontare [art. 1, commi 2 e 4]. I disavanzi regionali certificati e riconosciuti ammissibili sono ammontati a 11.714 miliardi, ripianabili per legge fino a 7.028 miliardi con un concorso dello Stato effettivo di 4.042 miliardi.

TAB 45/REG

AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE RIPIANO DEI DISAVANZI 1987-1993 (Art. 1, commi 2 e 4 della legge n. 204/1995) (in milioni)				
--	--	--	--	--

Regioni	Disavanzi regionali ammessi (1)	60% del disavanzo (2)	Disavanzo ripianabile (3)	Differenza colonne 2 e 3
Abruzzo	227.117	136.270	79.480	56.870
Basilicata	152.687	91.612	45.133	46.479
Calabria	213.608	128.166	104.618	23.547
Campania	2.564.971	1.538.983	570.526	968.457
Emilia Romagna	455.612	273.367	271.523	1.844
Lazio	3.711.129	2.226.677	872.973	1.353.704
Liguria	337.351	205.411	178.638	23.773
Lombardia	1.626.146	975.688	713.666	262.022
Marche	149.911	89.947	85.022	4.925
Molise	15.358	9.215	9.215	=
Piemonte	521.389	312.833	312.833	=
Puglia	483.884	290.330	223.666	66.664
Toscana	678.919	407.351	258.029	149.322
Umbria	134.779	80.867	52.348	28.619
Veneto	440.693	264.416	264.416	=
Totale	11.713.554	7.028.132	4.042.086	

Fonte: Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, D.M. n. 2691 del 4 novembre 1996.

Successivamente, con legge n. 194 del 1998, lo Stato ha contribuito al risanamento del settore, per la copertura dei disavanzi non ripianati relativi agli anni 1994-1996, con un contributo quindicinale di 80 miliardi per il 1998 e di 160 miliardi a decorrere dal 1999, riducendo l'intervento statale ad un massimo del 30% dell'ammontare dei disavanzi. Il contributo che eccedesse il 30% dei disavanzi relativi al triennio deve essere utilizzato dalle Regioni per il miglioramento del trasporto pubblico locale. I disavanzi regionali

certificati ammontano a 5.245 mld, con un intervento di sostegno, in relazione alle risorse disponibili, di 811,4 mld, a fronte 1.573 mld che rappresentano il 30% teorico ripianabile per legge. Le uniche Regioni in attivo, e che pertanto devono destinare le risorse inutilizzate per coprire i disavanzi per gli investimenti, sono l'Emilia Romagna [+ 51,3 mld], le Marche [+ 4,2 mld], il Piemonte [+ 1,8 mld], la Puglia [+ 7,4 mld] ed il Veneto [+ 38,3 mld].

TAB 46/REG

AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE RIPIANO DEI DISAVANZI 1994-1996 (Art.2, comma 1 della legge n. 194/1998) (in milioni)				
---	--	--	--	--

Regioni	Disavanzi regionali certificati (1)	30% del disavanzo (2)	Disavanzi ripianabili * (con quota anno '98) (3)	Differenza colonne 2 e 3
Abruzzo	89.359	26.808	17.607	9.201
Basilicata	35.012	10.504	10.062	442
Calabria	87.501	26.250	23.207	3.043
Campania	958.533	287.560	99.641	187.919
Emilia Romagna	30.000	9.000	60.288	(51.288)
Lazio	2.383.000	714.900	134.856	580.044
Liguria	295.395	88.619	39.678	48.941
Lombardia	644.358	193.307	158.468	34.839
Marche	49.046	14.714	18.906	(4.192)
Molise	9.885	2.966	2.028	938
Piemonte	225.725	67.718	69.457	(1.739)
Puglia	140.699	42.210	49.659	(7.449)
Toscana	203.858	61.157	57.285	3.872
Umbria	24.669	7.401	11.603	(4.202)
Veneto	67.763	20.329	58.665	(38.336)
Totale	5.244.803	1.573.443	811.410	

Fonte: Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, D.D. n. 3636/1998.

* Disavanzo ripianabile calcolato ipotizzando due mutui rispettivamente di 80 mld x 15 anni e di 80 mld x 14 anni.

Tenuto conto delle Regioni in attivo, nel 1999 il disavanzo totale ripianabile assommerà a 1.622.819 milioni, di cui 811.410 milioni relativi al 1998.

Nell'art. 8 del disegno di legge, atto Camera n. 5507, trasmesso al Senato il 14 dicembre 1998, si prevede il concorso dello Stato per il ripiano dei disavanzi di esercizio relativi all'anno 1997 dei servizi di trasporto pubblico locale, con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicinale pari a 35 miliardi a decorrere dall'anno 1999.

5.4. Risultati di consuntivo: esame dei consuntivi 1997 comparati con i dati riferiti agli esercizi 1993-1996

La seguente tabella [TAB 47/REG] riporta i dati di consuntivo relativi a stanziamenti definitivi, impegni e pagamenti di cassa, riferiti al quinquennio 1993/1997, mentre la successiva tabella 48/REG espone in sintesi, per ciascuna Regione, gli indicatori finanziari relativi alla capacità di spesa, velocità di cassa e capacità di impegno con riferimento alla gestione della spesa nei trasporti per gli anni dal 1993 al 1997.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TAB 47/REG

SETTORE TRASPORTE ANNO 1997 (in miliardi)										
RESIDUI INIZIALI										
REGIONI	1993 Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	1994 Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	1995 Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	1996 Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	1997 Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %
PIEMONTE	33	2,27	40	3,38	88	7,54	193	12,97	173	9,22
LOMBARDIA	250	17,22	142	12,00	177	15,17	99	6,65	214	11,40
VENETO	198	13,64	209	17,67	147	12,60	219	14,72	152	8,10
LIGURIA	54	3,72	22	1,86	35	3,00	76	5,11	88	4,69
E. ROMAGNA	89	6,13	114	9,64	38	3,26	68	4,57	111	5,91
TOSCANA	17	1,17	21	1,78	86	7,37	78	5,24	124	6,61
UMBRIA	13	0,90	10	0,85	31	0,26	9	0,60	5	0,27
MARCHE **	11	0,76	15	1,27	74	6,34	42	2,82	27	1,44
LAZIO	332	22,87	249	21,05	130	11,14	193	12,97	232	12,36
ABRUZZO	33	2,27	36	3,04	72	6,17	52	3,49	87	4,64
MOLISE	5	0,34	9	0,76	14	1,20	12	0,81	31	1,65
CAMPANIA *	240	16,53	79	6,68	107	9,17	224	15,05	224	11,93
PUGLIA *	73	5,03	175	14,79	131	11,23	193	12,97	193	10,28
BASILICATA	22	1,52	20	1,69	19	1,63	22	1,48	125	6,66
CALABRIA	82	5,65	42	3,55	46	3,94	8	0,54	91	4,85
TOTALE (Y)	1.452	100,00	1.183	100,00	1.167	100,00	1.488	100,00	1.877	100,00
STANZIAMENTI DEFINITIVI DI COMPETENZA										
PIEMONTE	524	7,34	548	7,64	636	8,53	546	6,25	638	6,20
LOMBARDIA	1.199	16,80	1.274	17,76	1.411	18,91	1.455	16,65	2.435	23,66
VENETO	636	8,91	635	8,85	632	8,47	1.108	12,68	1.503	14,60
LIGURIA	350	4,90	357	4,98	349	4,68	296	3,39	311	3,02
E. ROMAGNA	536	7,51	689	9,61	673	9,02	739	8,46	714	6,94
TOSCANA	499	6,99	596	8,31	563	7,55	491	5,62	526	5,11
UMBRIA	105	1,47	102	1,42	106	1,42	90	1,03	78	0,76
MARCHE **	155	2,17	219	3,05	141	1,89	177	2,03	221	2,15
LAZIO	1.590	22,28	1.234	17,20	1.293	17,33	1.853	21,21	1.726	16,77
ABRUZZO	166	2,33	176	2,45	159	2,13	254	2,91	190	1,85
MOLISE	41	0,57	47	0,66	46	0,62	56	0,64	32	0,31
CAMPANIA *	713	9,99	663	9,24	781	10,47	797	9,12	797	7,74
PUGLIA *	380	5,32	342	4,77	334	4,48	449	5,14	449	4,36
BASILICATA	84	1,18	83	1,16	86	1,15	124	1,42	221	2,15
CALABRIA	160	2,24	208	2,90	250	3,35	303	3,47	450	4,37
TOTALE (Y)	7.138	100,00	7.173	100,00	7.460	100,00	8.738	100,00	10.291	100,00
IMPEGNI										
PIEMONTE	476	8,16	507	8,75	568	9,17	490	7,61	501	6,39
LOMBARDIA	1.127	19,32	1.160	20,01	1.145	18,49	1.198	18,61	2.018	25,72
VENETO	515	8,83	540	9,32	565	9,12	472	7,33	820	10,45
LIGURIA	304	5,21	335	4,05	323	5,21	264	4,10	310	3,95
E. ROMAGNA	389	6,67	451	7,78	427	6,89	494	7,67	573	7,30
TOSCANA	408	7,00	452	7,30	486	7,85	459	7,13	503	6,41
UMBRIA	73	1,25	99	1,71	99	1,60	87	1,35	73	0,93
MARCHE **	122	2,09	213	3,67	112	1,81	129	2,00	171	2,18
LAZIO	982	16,84	816	14,08	1.004	16,21	1.185	18,41	1.320	16,83
ABRUZZO	101	1,73	106	1,83	125	2,02	174	2,70	160	2,04
MOLISE	41	0,70	45	0,78	38	0,61	56	0,87	32	0,41
CAMPANIA *	713	12,23	637	10,99	774	12,50	660	10,25	660	8,41
PUGLIA *	373	6,40	341	5,88	332	5,36	461	7,16	461	5,88
BASILICATA	73	1,25	60	1,04	59	0,93	81	1,26	54	0,69
CALABRIA	135	2,31	134	2,31	137	2,21	227	3,53	189	2,41
TOTALE (Y)	5.832	100,00	5.796	100,00	6.194	100,00	6.437	100,00	7.845	100,00
PAGAMENTI DI CASSA										
PIEMONTE	466	7,99	449	7,89	447	7,95	468	8,04	519	7,55
LOMBARDIA	1.118	19,18	1.195	21,01	1.136	20,21	1.063	18,26	2.021	29,39
VENETO	463	7,94	547	9,62	478	8,50	446	7,66	660	9,60
LIGURIA	336	5,76	257	4,52	247	4,39	257	4,42	300	4,36
E. ROMAGNA	360	6,17	525	9,23	393	6,99	439	7,54	438	6,37
TOSCANA	402	6,90	387	6,80	489	8,70	407	6,99	535	7,78
UMBRIA	76	1,30	102	1,79	95	1,69	92	1,58	74	1,08
MARCHE **	117	2,01	126	2,21	141	2,51	129	2,22	160	2,33
LAZIO	970	16,64	804	14,13	905	16,10	1.113	19,12	746	10,85
ABRUZZO	108	1,85	108	1,90	120	2,13	178	3,06	137	1,99
MOLISE	33	0,57	32	0,56	36	0,64	32	0,55	33	0,48
CAMPANIA *	852	14,61	596	10,48	641	11,40	618	10,62	618	8,99
PUGLIA *	270	4,63	387	6,80	270	4,80	383	6,58	383	5,57
BASILICATA	95	1,63	61	1,07	56	1,00	55	0,95	61	0,89
CALABRIA	164	2,81	113	1,99	168	2,99	140	2,41	191	2,78
TOTALE (Y)	5.830	100,00	5.689	100,00	5.622	100,00	5.820	100,00	6.876	100,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto (anni vari)

* In mancanza dei dati del 1997 quelli riportati sono del 1996. Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti"

** Per le Marche la denominazione del settore è "trasporti e viabilità"

TAB 48/REG

**REGIONI
SETTORE TRASPORTI
INDICATORI FINANZIARI
ANNI 1993 - 1997**

(In percentuale)

REGIONI	CAPACITA' DI SPESA P / M _s						VELOCITA' DI CASSA P / (R _{pi} + I) * 100						CAPACITA' D'IMPEGNO I / S _{co}					
	1993	1994	1995	1996	1997	MEDIA 93/97	1993	1994	1995	1996	1997	MEDIA 93/97	1993	1994	1995	1996	1997	MEDIA 93/97
PIEMONTE	83,66	76,36	61,74	63,33	64,00	68,70	91,55	82,08	68,14	68,52	77,00	76,54	90,84	92,52	89,31	89,74	78,53	87,90
LOMBARDIA	77,16	84,39	71,54	68,40	76,29	75,47	81,19	91,78	85,93	81,96	90,55	86,76	93,99	91,05	81,15	82,34	82,87	85,52
VENETO	55,52	64,81	61,36	33,61	39,88	47,69	64,94	73,03	67,13	64,54	67,90	67,60	80,97	85,04	89,40	42,60	54,56	64,51
LIGURIA	83,17	67,81	64,32	69,09	75,19	72,08	93,85	100,00	68,99	75,59	75,38	81,65	86,86	65,83	92,55	89,19	99,68	86,35
E. ROMAGNA	57,60	65,38	55,27	54,40	53,09	57,15	75,31	92,92	84,52	78,11	64,04	78,25	72,57	65,46	63,45	66,85	80,25	69,65
NORD (MEDIA)	70,90	73,77	64,52	55,70	62,12	64,71	79,85	86,93	76,89	74,81	79,40	79,51	86,63	82,59	81,82	70,42	75,38	78,60
TOSCANA	77,91	62,72	75,35	71,53	82,31	73,98	94,59	81,82	85,49	75,79	85,33	84,28	81,76	75,84	86,32	93,48	95,63	86,28
UMBRIA	64,41	91,07	87,16	92,93	89,16	84,26	88,37	93,58	93,14	95,83	94,87	93,21	69,52	97,06	93,40	96,67	93,59	89,60
MARCHE	70,48	53,85	65,58	58,90	64,52	62,20	87,97	55,26	75,81	75,44	80,81	73,47	78,71	97,26	79,43	72,88	77,38	81,82
LAZIO	50,47	54,21	63,60	54,40	38,10	51,38	73,82	75,49	79,81	80,77	48,07	70,43	61,76	66,13	77,65	63,95	76,48	68,96
CENTRO (MEDIA)	57,49	58,01	68,03	59,36	51,55	58,57	79,93	75,68	81,75	79,79	61,71	75,21	67,48	73,45	80,88	71,24	81,03	74,74
ABRUZZO	54,27	50,94	51,95	58,17	49,46	53,14	80,60	76,06	60,91	78,76	55,47	68,82	60,84	60,23	78,62	68,50	84,21	70,48
MOLISE	71,74	57,14	60,00	47,06	52,38	56,66	71,74	59,26	69,23	47,06	52,38	58,66	100,00	95,74	82,61	100,00	100,00	95,50
CAMPANIA *	89,40	80,32	72,18	60,53	60,53	71,89	89,40	83,24	72,76	69,91	69,91	77,00	100,00	96,08	99,10	82,81	82,81	91,82
PUGLIA *	59,60	74,85	58,06	59,66	59,66	62,27	60,54	75,00	58,32	58,56	58,56	61,95	98,16	99,71	99,40	102,67	102,67	100,72
BASILICATA	89,62	59,22	53,33	37,67	17,63	40,69	100,00	76,25	71,79	53,40	34,08	61,31	86,90	72,29	68,60	65,32	24,43	54,68
CALABRIA	67,77	45,20	56,76	45,02	35,30	47,32	75,58	64,20	91,80	59,57	68,21	71,13	84,38	64,42	54,80	74,92	42,00	59,96
SUD (MEDIA)	76,14	68,99	63,13	56,38	49,24	61,36	80,49	77,02	69,63	64,79	61,68	70,05	93,01	87,10	88,47	83,66	72,74	84,14
ITALIA (MEDIA)	66,77	67,34	65,44	57,11	56,50	61,99	80,01	81,31	77,01	74,25	70,52	76,17	88,20	80,06	82,69	73,13	76,64	78,22

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto

* In mancanza dei dati del 1997 quelli riportati sono del 1996

Gli stanziamenti definitivi di competenza assegnati al settore trasporti sono ammontati nel 1997 a 10.291 mld, con un incremento rispetto al dato dell'esercizio 1996 di 1.553 miliardi, accentuando un trend già avviatosi nei precedenti anni.

Rispetto alle risorse complessive di competenza, pari a 58.006 miliardi [al netto sanità], che le Regioni hanno destinato ai diversi settori di intervento, ai trasporti locali è stato attribuito il 17,7%, con un maggiore quota assegnata da parte delle Regioni del nord con il 37,5%, seguite dalle Regioni del centro con il 17,6% e da quelle del sud con il 7,5% [Veneto 32,5%, Lombardia 22,9%, Lazio 19,4%,].

Gli impegni sulla competenza sono ammontati complessivamente a 7.845 miliardi [4.222 mld per le Regioni del nord, pari al 75% degli stanziamenti, 2.067 miliardi per le Regioni del centro, pari all'81% degli stanziamenti e 1.556 miliardi per le Regioni del sud, pari al 73% degli stanziamenti].

Rispetto alla massa spendibile [competenza + residui], gli impegni complessivi sono stati pari all'83,5% per le Regioni del centro, al 78,2% per le Regioni del nord ed al 75,8% per le Regioni del sud. La capacità di spesa [rapporto tra pagamenti complessivi e massa spendibile] nel 1997 mostra un miglioramento rispetto all'esercizio precedente per le Regioni del nord [62,1%], mentre le Regioni del centro-sud subiscono un lieve decremento [si fermano, rispettivamente, al 51,5 e 49,2%]. Ad una osservazione per singole Regioni, l'Umbria e la Toscana dimostrano una maggiore capacità di spesa, con l'89,1% e l'82,3%.

Quanto alla velocità di cassa, la media nazionale del periodo '93/'97 è pari al 76,2%; anche qui differente è il risultato attribuibile al Nord [79,5%], Centro [75,2%], Sud [70%].

6. Formazione e aggiornamento professionale

6.1 La formazione come strumento di sostegno alle politiche attive dell'occupazione e dello sviluppo

La formazione ha occupato in questi ultimi anni un posto centrale nelle politiche di sviluppo e di crescita dell'occupazione nella consapevolezza, da una parte, che un modello sociale equilibrato e una capacità competitiva elevata del sistema si basano su un crescente ruolo della creazione e diffusione della conoscenza, e dall'altra, del ritardo accumulato dal nostro paese nei campi dell'istruzione, formazione e ricerca.