

Peraltro, viene fatto rilevare che se la base legislativa regionale può dirsi esaurita, non altrettanto può affermarsi per gli adempimenti di carattere amministrativo, come la formulazione della convenzione o degli statuti di cooperazione, essendo spesso stata rinviata a momenti successivi. Rilevanti sono i ritardi nella costituzione degli organi di Governo negli ambiti territoriali ottimali [A.T.O.] “per l’insorgere di contrasti tra i Comuni, chiamati a redigere e approvare le convenzioni o gli statuti dei Consorzi e poi a nominare detti organi”. Il Comitato ha, altresì, denunciato la disattenzione del Governo nell’attuazione della citata legge n. 36/’94. E, in proposito, viene affermato che a parte l’emanazione del d.P.C.M. 29 aprile 1999, che approva lo schema generale per la predisposizione della carta del servizio idrico integrato, “nell’arco dei trascorsi cinque anni non un solo atto di indirizzo, né una circolare, né una direttiva, sono mai stati adottati dai numerosi Ministri che si sono avvicendati nella conduzione politica del Ministero dei lavori pubblici”.

Tra le principali cause che, ad avviso del Comitato, hanno ostacolato l’avanzare della legge di riforma è la mancanza di una disciplina generale dei servizi pubblici locali ispirati a concetti di imprenditorialità, liberalizzazione e regolazione con caratteri di terzietà; difatti, la debolezza maggiore della legge Galli viene individuata nell’aver voluto affrontare la modernizzazione di un solo servizio, quello idrico peraltro in condizioni di grave arretratezza, fermo restando il quadro generale.

Il rilevante ritardo nella liberalizzazione del settore ha indotto il Comitato a previsioni di aumenti delle tariffe dell’acqua. Tale previsione risulta avvalorata dall’analisi dei piani economici [art.11 comma3, della legge n.36/’94] in corso di elaborazione da parte degli ambiti territoriali ottimali Toscana nord, basso Val d’Arno, medio Val d’Arno, Toscana Costa, Ombrone, Lazio meridionale Latina. Nei sei piani citati il volume di investimenti previsto è pari a 5.368 miliardi, per un fabbisogno pari 1.411.000 lire per abitante. Tale fabbisogno riportato a livello nazionale fa prevedere investimenti per circa 80.000 miliardi. In realtà, le situazioni sono assai diversificate nell’ambito dei sei piani considerati: tra il valore superiore [2.202 lire dell’Ombrone] e quello inferiore [979.000 lire di Latina] vi è un differenziale del 125%; tra la tariffa più alta [basso Val d’Arno] e quella più bassa [Toscana nord] la differenza supera il 25%. Analizzando le diverse scansioni temporali nell’effettuazione degli investimenti, le

tariffe presentano divaricazioni che si allargano progressivamente dal 30% al decimo anno al 47% del quindicesimo anno fino al 61% del ventesimo anno. La tariffa media cresce del 17% del primo quinquennio, del 15% nel secondo, del 7% nel terzo, per poi diminuire del 5% nel quarto. L'analisi conferma l'esigenza di un recupero del deficit infrastrutturale e la conseguente necessità di adeguare le tariffe per rendere possibile la remunerazione della gestione e del capitale investito. Particolarmente allarmate sono le considerazioni svolte dal Comitato con riferimento alle carenze qualitative che affliggono quasi tutti i provvedimenti regionali di attuazione, ma anche il d.P.C.M. 4 marzo 1996 attuativo dell'art. 4 della legge, n. 36/'94 a causa delle rilevate mancate specificazioni e integrazioni del dettato legislativo nazionale. Ciò, sia in relazione all'obiettivo del raggiungimento delle attese economie di scala, sia alla esigenza della distinzione di ruoli tra controllori e controllati: l'indiscriminato ricorso alla costituzione di società miste viene ritenuto non conforme principi posti a salvaguardia della concorrenza e del mercato. Ed in proposito, sono stati citati i casi dell'Ente autonomo acquedotto pugliese nonché sotto diverso profilo quello dell'investitura della gestione idrica di soggetti "a prescindere da qualsiasi norma procedurale o sostanziale" il caso dell'ASIS [nell'Ambito Sele] e quello dell'ACEA [nell'Ambito Lazio 2 Roma].

A conferma di tali preoccupate considerazioni, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con decisione del 26 novembre 1998, esaminando la normativa adottata dalla Regione Marche [l.r. del 22 giugno 1998, n. 18] ha rilevato una forma di deroga al principio della libertà di iniziativa economica derivante dalla previsione di affidamento della gestione del servizio idrico integrato ad aziende speciali consortili o a società per azioni o a responsabilità limitata a prevalente partecipazione pubblica, deroga ritenuta non sufficientemente fondata da ragioni di pubblico interesse, essendo incentrata "esclusivamente sull'affidamento diretto del servizio", con il che si "elimina l'unica forma di concorrenza possibile in quei settori dove la presenza di una riserva fa sì che non vi sia una concorrenza nel mercato, basata sul confronto competitivo tra le imprese che in esso operano, ma solo una concorrenza per il mercato, che si esplica esclusivamente [proprio] nella fase di accesso delle imprese al mercato".

Argomentazioni critiche sono state altresì formulate dal Comitato con riferimento al d.d.l. A.S. 4014 in tema di riforma dei servizi pubblici locali in relazione all'obiettivo

del conseguimento di economie di scala e dell'efficienza dei servizi idrici voluto dalla legge n. 36/'94.

5.8. D.lgs. n. 112/'98: il c.d. federalismo stradale

La tabella che segue espone la situazione del nuovo assetto stradale e autostradale dopo il d.lgs. n. 112/'98.

In realtà, la definizione del c.d. federalismo stradale è ancora in corso.

I dati esposti alle colonne seconda e terza rappresentano la situazione delle autostrade e delle strade di interesse nazionale come risultante dal d.lgs. n. 461/'99; le colonne quarta e quinta rappresentano lo stato degli accordi raggiunti tra Stato e Regioni con riferimento alle strade da trasferire al demanio regionale e le unità di personale che passeranno alle Regioni.

TAB 66/REG

D.L.G. 461/99 - RIPARTIZIONE RETE STRADALE FRA STATO E REGIONI

REGIONI	Rete autostradale di interesse nazionale Km.	Rete stradale di interesse nazionale Km.	Unità di personale da trasferire	Strade già statali, da trasferire al demanio regionale Km.
Piemonte	807,4	668,344	223	2.224,66
Lombardia	572,8	875,6	186	2.486,59
Veneto	477,6	689,386	223	1.688,00
Liguria	375,2	115,514	175	945,966
Emilia Romagna	569,5	1.077,81	100	1.899,03
Toscana	423,9	838,069	152	2.631,61
Umbria	56,3	321,672	105	1.099,66
Marche	167	504,087	11	811,88
Lazio	469,5	486,122	346	2.010,52
Abruzzo	352,3	606,68	190	1.629,80
Molise	36,1	507,223	45	429,066
Campania	441,5	1.188,82	322	1.538,70
Basilicata	29,3	1.049,93	149	910,791
Calabria	294,5	1.363,19	369	2.054,94
Puglia	313,1	1.465,91	162	1.418,19

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del Ministero dei Lavori pubblici

6. Trasporti

6.1. Considerazioni di carattere generale

I servizi pubblici di trasporto sono stati oggetto di una riforma istituzionale¹¹ che ha trasferito alle Regioni ed agli enti locali le funzioni relative al trasporto pubblico di interesse regionale e locale ed ha potenziato i poteri di programmazione e di regolamentazione delle Regioni.

Alle Regioni è affidato il compito di definire, di intesa con gli enti locali, i livelli minimi dei servizi che devono soddisfare la domanda di mobilità e che sono posti a carico del bilancio delle Regioni.

Uno dei cardini della riforma è la previsione di Piani regionali che dovranno essere coordinati con il Piano generale trasporti nonché con gli altri strumenti di programmazione economica e territoriale regionale e sulla base della programmazione degli enti locali.

Il completamento del disegno riformatore è anche legato alla nuova disciplina dei servizi pubblici locali modificativa della legge 142/90 [d.d.l. 4014 collegato alla finanziaria 2000], ove l'obiettivo è di miglioramento dell'offerta di servizi pubblici locali favorendo condizioni di maggiore efficienza. Le aspettative della riforma risiedono nella capacità di recuperare tramite apertura alla concorrenza rilevanti incrementi di produttività.

L'esercizio dei servizi di trasporto è disciplinato con contratti di servizio, che devono rispondere a criteri di economicità ed efficienza e superare eventuali situazioni di monopolio, mentre gli oneri di servizi aggiuntivi programmati dagli enti locali sono posti a carico degli enti medesimi.

Nei contratti di servizio si deve prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi e costi che dal 1° gennaio 2000 deve coprire almeno il 30% dei costi operativi [al netto delle infrastrutture].

Anche per i compiti in materia di trasporto regionale e locale delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse è previsto il subentro delle Regioni.

¹¹ Il D.lgs 19 novembre 1977, n.422 di attuazione della delega conferita dalla legge n.59 del 1997, ha disciplinato una diversa ripartizione delle competenze e la riorganizzazione dei servizi; successiva il decreto legislativo è stato modificato dal D.lgs 20 settembre 1999, n.400.

Obiettivo della riforma è di dare certezza finanziaria e copertura di bilancio ai contratti di servizio che dovranno prevedere livelli minimi di servizi in relazione alle risorse disponibili per non rendere più necessari interventi straordinari per ripiantare i disavanzi. La disposizione che pone a carico dei bilanci degli enti locali, con le stesse garanzie di copertura, eventuali ulteriori servizi risponde a questa necessità. Saranno le Aziende stesse a rispondere dei risultati di bilancio, che potranno concludersi anche con positivi risultati di esercizio, ipotesi non consentita dalla precedente legislazione [legge n. 151 del 1991] che mirava al massimo a garantire l'equilibrio di bilancio.

La riforma supera, nei rapporti tra enti concedenti ed aziende, il precedente sistema di contribuzione a ripiano dei disavanzi di esercizio; attualmente il rapporto è regolato con contratto di servizio che si perfeziona espletata una gara, sulla base di un oggetto determinato e di ben individuate modalità di fornitura dei servizi e del corrispettivo da erogare per i servizi medesimi.

In questo nuovo quadro normativo, assume un ruolo determinante la capacità delle aziende di determinare correttamente i costi di servizio, mentre al soggetto pubblico è rimessa la scelta dei livelli minimi dei servizi che sulla base delle risorse disponibili è in grado di soddisfare.

Nel 1998 sono state approvate le seguenti leggi regionali che hanno dato attuazione al decentramento agli enti locali delle funzioni di interesse regionale che non richiedono un esercizio unitario a livello regionale, rendendo in tal modo operativa la riforma ed evitando l'intervento sostitutivo del Governo, attuato per le Regioni inadempienti con il d.lgs n. 345 del 1998.

TAB 67/REG

Abruzzo	l.r. 23 dicembre 1998, n. 152
Calabria	l.r. 7 agosto 1999, n. 24
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
Piemonte	l.r. 4 gennaio 2000, n. 1
Puglia	l.r. 25 marzo 1999, n. 13
Toscana	l.r. 31 luglio 1998, n. 42
Umbria	l.r. 18 novembre 1998, n. 37
Veneto	l.r. 30 ottobre 1998, n. 25

Si sottolinea l'esigenza della realizzazione di un efficace sistema informativo del trasporto pubblico locale che, attraverso un costante monitoraggio dei contratti di servizio, permetta alle aziende di offrire servizi più rispondenti alle domande ed alle Regioni di individuare i livelli di intervento e programmare eventuali integrazioni ai servizi stessi.

6.2. Aspetti finanziari ed interventi nel settore del trasporto pubblico locale

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, sulla base dei dati del Ministero dei trasporti il disavanzo delle aziende di trasporto locale accumulato fino al 31 dicembre 1997 è stimato in circa 18.000 miliardi, solo in parte coperti con interventi finanziari dello Stato.

L'andamento dei ripiani è di seguito precisato.

- Legge 30 maggio 1995, n.204

Per gli anni 1987/1993, i disavanzi regionali per le spese di gestione del trasporto pubblico sono stati ripianati con il concorso dello Stato decennale sino al 60% del loro ammontare, secondo quanto previsto dalla legge n.204 del 1995, che ha convertito il d.l. n.98 del 1995: 20 mld a favore delle Regioni a statuto speciale per il periodo 1987/1989; 730 mld a favore delle Regioni a statuto ordinario per i disavanzi pregressi degli anni 1987/1993. L'ammontare complessivo dei disavanzi ritenuti ammissibili per le Regioni a statuto ordinario ha raggiunto gli 11.714 mld, ripianabili fino a 7.028 mld con un concorso dello Stato di 4.042 mld.

- Legge 18 giugno 1998, n.194

Per gli anni 1994/1996 la legge n.194 del 1998 ha previsto un concorso dello Stato quindicennale a favore delle Regioni a statuto ordinario di 80mld per il 1998 e 160 mld per gli anni dal 1999 al 2012, riducendo l'intervento statale ad un massimo del 30% dell'ammontare teorico ripianabile.

Il contributo che eccedesse il 30% dei disavanzi relativi al triennio deve essere utilizzato per investimenti per migliorare il trasporto pubblico locale. Sono in attivo le

seguenti Regioni: Emilia Romagna [+51,3 mld]; Marche [+4,2 mld]; Piemonte [+1,8 mld]; Puglia [+7,4 mld] ed il Veneto [-38,3 mld].

TAB 68/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: Min. dei trasporti e della navigazione - Dipartim. dei trasporti terrestri, D.D. n. 3636 del 19 novembre 1998
 Disavanzo ripianabile calcolato ipotizzando due mutui rispettivamente di 80 mld x 15 anni e di 80 mld x 14 anni.

Inoltre, l'art. 2, comma 5 della citata legge 194/1998 ha autorizzato le Regioni a contrarre mutui quindicennali [o altre operazioni finanziarie] per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni e per

l'acquisto di mezzi per il trasporto pubblico di persone a trazione elettrica. Con decreto interministeriale Ministero dei trasporti e della navigazione e Tesoro i contributi sono stati ripartiti secondo la seguente tabella, per un importo complessivo di 166 mld per il 1998 e 195 mld dal 1999, secondo le percentuali comunicate dal Coordinamento interregionale.

TAB 69/REG

RIPARTO DEI FINANZIAMENTI EX ART.2, COMMA 5 DELLA LEGGE 194/1998

(in migliaia)

REGIONI	%	1998 ASSEGNAZIONE E IMPEGNO	1999	
			ASSEGNAZIONE	IMPEGNO
	1	2	3	4
ABRUZZO	3,321	5.512.860	6.475.950	963.090
BASILICATA	2,885	4.789.100	5.625.750	836.650
CALABRIA	3,450	5.727.000	6.727.500	1.000.500
CAMPANIA	11,166	18.535.560	21.773.700	3.238.140
EMILIA ROMAGNA	6,862	11.390.920	13.380.900	1.989.980
LAZIO	13,857	23.002.620	27.021.150	4.018.530
LIGURIA	5,011	8.318.260	9.771.450	1.453.190
LOMBARDIA	15,043	24.971.380	29.333.850	4.362.470
MARCHE	3,504	5.816.640	6.832.800	1.016.160
MOLISE	1,671	2.773.860	3.258.450	484.590
PIEMONTE	8,570	14.226.200	16.711.500	2.485.300
PUGLIA	6,616	10.982.560	12.901.200	1.918.640
TOSCANA	7,675	12.740.500	14.966.250	2.225.750
UMBRIA	2,293	3.806.380	4.471.350	664.970
VENETO	8,076	13.406.160	15.748.200	2.342.040
TOTALE GENERALE	100,000	166.000.000	195.000.000	29.000.000

Fonte: Ministero dei trasporti

- Legge 7 dicembre 1999, n.472

Per la copertura di disavanzi di esercizio non ripianati relativi all'anno 1997, la legge n.472, art.12, comma 1, ha previsto l'erogazione di un contributo quindicennale a favore delle Regioni a statuto ordinario di 35 mld per gli anni dal 1999 al 2013. I disavanzi, che dovevano essere certificati dalle Regioni entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge, sono indicati nella tabella che segue

TAB 70/REG

DISAVANZI DI ESERCIZIO
anno 1997
(in milioni)

REGIONI	DISAVANZI REGIONALI CERTIFICATI
ABRUZZO	41.412
BASILICATA	20.000
CALABRIA	26.620
CAMPANIA	214.980
EMILIA ROMAGNA	16.965
LAZIO	243.956
LIGURIA	85.110
LOMBARDIA	176.138
MARCHE	12.781
MOLISE	2.814
PIEMONTE	52.149
PUGLIA	28.889
TOSCANA	55.140
UMBRIA	8.846
VENETO	17.609
TOTALE GENERALE	1.003.409

Fonte: Ministero dei trasporti

6.3. Trasporto pubblico ferroviario

Nel settore del trasporto pubblico ferroviario in concessione ed in gestione commissariale, la legge n.472 del 1999, art.8 ha previsto un intervento statale per la copertura dei disavanzi con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicennale pari a 40 mld a decorrere dall'anno 2000.

Sempre nel settore del trasporto ferroviario, gli artt.8 e 9 del d.lgs n.422 del 1997 hanno delegato alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti alle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa nonché alle Ferrovie dello Stato F.S. SPA.

Il subentro delle Regioni deve seguire alla stipula di accordi di programma che, da notizie fornite dal Ministero dei trasporti sono stati tutti stipulati. Per la loro operatività si è in attesa dell'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che devono attribuire le risorse afferenti alle funzioni trasferite.

6.4. Risultati di consuntivo

La seguente tabella [TAB.70 bis/REG] riporta i dati di consuntivo relativi a residui iniziali gli stanziamenti definitivi di competenza, impegni, pagamenti di cassa riferiti agli anni 1994/1998, mentre altre tabella [71/REG] espone in sintesi, per ciascuna Regione, gli indicatori finanziari relativi alla capacità di spesa, velocità di cassa e capacità di impegno.

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

TAB. 70 bis REG

SETTORE TRASPORTI ANNI 1994 - 1998 (in miliardi)										
RESIDUI INIZIALI										
REGIONI	1994		1995		1996		1997		1998	
	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %
PIEMONTE	401	3,38	88	7,54	193	12,97	175	10,32	95	3,93
LOMBARDIA	1421	12,00	177	15,17	99	5,65	214	12,77	309	12,80
VENETO	209	17,67	147	12,60	219	14,72	152	9,07	242	10,02
LIGURIA	22	1,86	35	3,00	76	5,11	83	4,95	76	3,13
E. ROMAGNA	114	9,64	38	3,26	68	4,57	111	6,62	234	9,69
TOSCANA	211	1,78	86	7,37	78	5,24	124	7,40	72	2,98
UMBRIA	10	0,85	3	0,25	9	0,60	5	0,30	4	0,17
MARCHE **	15	1,27	74	6,34	42	2,82	27	1,61	39	1,61
LAZIO	249	21,05	130	11,14	193	12,97	232	13,84	795	32,92
ABRUZZO	36	3,04	72	6,17	52	3,49	87	5,19	83	3,44
MOLISE	9	0,76	14	1,20	12	0,81	31	1,85	24	0,99
CAMPANIA *	79	6,68	107	9,17	224	15,05	88	5,25	88	3,64
PUGLIA	175	14,79	131	11,23	193	12,97	133	7,94	196	8,12
BASILICATA	20	1,69	19	1,63	22	1,48	125	7,46	76	3,13
CALABRIA	42	3,55	46	3,94	8	0,54	31	5,43	52	3,40
TOTALE (Y)	1.183	100,00	1.167	100,00	1.488	100,00	1.676	100,00	2.415	100,00
STANZIAMENTI DEFINITIVI DI COMPETENZA										
PIEMONTE	548	7,64	636	5,53	546	6,25	638	5,94	805	8,97
LOMBARDIA	1.274	17,76	1.411	12,91	1.455	16,65	2.435	22,66	1.552	17,30
VENETO	535	8,85	532	4,47	1.108	12,68	1.503	13,99	1.446	16,12
LIGURIA	357	4,58	549	4,68	296	3,39	311	2,89	254	2,83
E. ROMAGNA	689	9,61	673	9,02	739	8,46	714	6,64	656	7,31
TOSCANA	596	8,31	565	7,55	491	5,62	526	4,89	469	5,23
UMBRIA	102	1,42	106	1,42	90	1,03	78	0,73	83	0,93
MARCHE **	219	3,05	141	1,89	177	2,03	221	2,06	169	1,88
LAZIO	1.234	17,20	1.293	17,33	1.853	21,21	1.726	16,06	1.452	16,19
ABRUZZO	176	2,45	159	2,13	254	2,91	190	1,77	295	3,29
MOLISE	47	0,66	46	0,62	56	0,64	32	0,30	35	0,39
CAMPANIA *	563	9,24	781	10,47	797	9,12	941	8,76	941	10,49
PUGLIA	342	4,77	334	4,48	449	5,14	76	0,70	357	3,98
BASILICATA	83	1,16	86	1,15	124	1,42	22	0,20	173	1,95
CALABRIA	208	2,90	250	3,35	303	3,47	450	4,19	282	3,14
TOTALE (Y)	7.133	100,00	7.460	100,00	8.738	100,00	10.747	100,00	8.971	100,00
IMPEGNI										
PIEMONTE	507	8,75	568	9,17	490	7,61	501	5,07	714	10,42
LOMBARDIA	1.160	20,01	1.145	18,49	1.198	18,61	2.018	24,47	1.383	20,18
VENETO	540	9,32	565	9,12	472	7,33	820	9,94	588	8,58
LIGURIA	235	4,05	323	5,21	264	4,10	310	3,76	254	3,71
E. ROMAGNA	451	7,78	427	6,89	494	7,67	573	6,95	497	7,25
TOSCANA	452	7,80	486	7,85	459	7,13	503	6,10	456	6,65
UMBRIA	99	1,71	99	1,60	87	1,35	73	0,89	78	1,14
MARCHE **	213	3,67	112	1,81	129	2,00	171	2,07	129	1,88
LAZIO	816	14,08	1.304	18,11	1.185	18,41	1.320	16,01	1.121	16,35
ABRUZZO	106	1,83	125	2,02	174	2,70	160	1,94	151	2,20
MOLISE	45	0,78	38	0,51	56	0,87	32	0,39	34	0,50
CAMPANIA *	637	10,99	774	12,50	660	10,25	906	10,99	906	13,22
PUGLIA	341	5,88	332	5,36	451	7,16	517	7,48	295	4,30
BASILICATA	60	1,04	59	0,95	81	1,26	54	0,65	67	0,98
CALABRIA	134	2,31	137	2,21	227	3,53	189	2,29	182	2,65
TOTALE (Y)	5.796	100,00	6.194	100,00	6.437	100,00	8.247	100,00	6.856	100,00
PAGAMENTI DI CASSA										
PIEMONTE	449	7,89	447	7,95	468	8,04	519	7,19	443	6,48
LOMBARDIA	1.195	21,01	1.136	20,21	1.063	18,26	2.021	28,00	1.392	20,35
VENETO	547	9,62	478	8,50	446	7,66	660	9,14	529	7,73
LIGURIA	237	4,52	247	4,39	257	4,42	300	4,16	267	3,90
E. ROMAGNA	325	9,23	393	6,99	439	7,54	438	6,07	591	8,64
TOSCANA	387	6,80	489	8,70	407	6,99	535	7,41	455	6,65
UMBRIA	102	1,79	95	1,69	92	1,58	74	1,03	77	1,13
MARCHE **	126	2,21	141	2,51	129	2,22	160	2,22	130	1,90
LAZIO	804	14,13	905	16,10	1.113	19,12	746	10,34	1.264	18,48
ABRUZZO	108	1,90	120	2,13	178	3,06	137	1,90	155	2,27
MOLISE	32	0,56	36	0,64	32	0,55	33	0,46	40	0,58
CAMPANIA *	596	10,48	641	11,40	618	10,62	804	11,14	804	11,75
PUGLIA	387	6,80	270	4,80	383	6,58	539	7,47	451	6,59
BASILICATA	61	1,07	56	1,00	55	0,95	61	0,85	60	0,88
CALABRIA	113	1,99	168	2,99	140	2,41	191	2,65	182	2,66
TOTALE (Y)	5.689	100,00	5.622	100,00	5.820	100,00	7.218	100,00	6.840	100,00

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

* In mancanza dei dati del 1998 quelli riportati sono del 1997. Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti"

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

Gli stanziamenti definitivi di competenza assegnati al settore trasporti sono ammontati nel 1998 a 8941 mld, con un decremento rispetto al dato dell'esercizio 1997 di 1806 mld con una netta inversione rispetto all'andamento costantemente in crescita degli anni precedenti.

Rispetto alle risorse complessive di competenza, pari a 166.971 mld, che le Regioni hanno destinato ai diversi settori di intervento, ai trasporti locali sono stati attribuiti il 53,7% [al netto della sanità] con maggiore quota assegnata da parte delle Regioni del Nord con il 28,2% [7,2% al netto sanità], seguite dalle Regioni del Centro e da quelle del Sud rispettivamente con il 13,0% e il 12,3% [3,3% e 3,2% al netto sanità].

Gli impegni sulla competenza sono ammontati complessivamente a 6.855 mld, [3.436 mld per le Regioni del nord, pari al 73% degli stanziamenti; 1.784 mld per le Regioni del centro, pari all'82% degli stanziamenti; 1.635 mld per le Regioni del sud, pari all'80% degli stanziamenti].

Per quanto riguarda gli indicatori finanziari di gestione, la seguente tabella ne riporta i dati [v. TAB. 71/REG].

La capacità di spesa [rapporto tra pagamenti complessivi e massa spendibile] nel 1998 mostra un peggioramento rispetto all'esercizio precedente per le Regioni del nord [56,8%], mentre le Regioni del centro-sud attestano un miglioramento, raggiungendo, rispettivamente, il 62,5 ed il 65,0 %. Ad una osservazione per singole Regioni, l'Umbria e la Puglia dimostrano una maggiore capacità di spesa, con l'88,5% e l'86,2%.

Quanto alla velocità di cassa, la media nazionale del periodo '94/'98 è pari al 75,2%; anche qui differente è il risultato attribuibile al Nord [79,1], Centro [73,4], Sud [71,6%].

**REGIONI
SETTORE TRASPORTI
INDICATORI FINANZIARI
ANNI 1994 - 1998**

(in percentuale)

REGIONI	CAPACITA' DI SPESA P / Me						VELOCITA' DI CASSA P / (Rpi + I) * 100						CAPACITA' D'IMPEGNO I / Scu					
	1994	1995	1996	1997	1998	MEDIA 94/98	1994	1995	1996	1997	1998	MEDIA 94/98	1994	1995	1996	1997	1998	MEDIA 94/98
PIEMONTE	76,36	61,74	63,33	64,00	49,22	61,83	82,08	68,14	68,52	77,00	54,76	69,04	92,52	89,31	89,74	78,53	88,70	87,61
LOMBARDIA	84,39	71,54	68,40	76,29	74,80	75,07	91,78	85,93	81,96	90,55	82,27	86,77	91,05	81,15	82,34	82,87	89,11	84,95
VENETO	64,81	61,36	33,61	39,88	31,34	42,27	73,03	67,13	64,54	67,90	63,73	67,27	85,04	89,40	42,60	54,56	40,66	56,07
LIGURIA	67,81	64,32	69,09	76,14	80,91	71,44	100,00	68,99	75,59	76,34	80,91	79,14	65,83	92,55	89,19	99,68	100,00	88,45
E. ROMAGNA	65,38	55,27	54,40	53,09	66,40	59,12	92,92	84,52	78,11	64,04	80,85	79,35	65,46	63,45	66,85	80,25	75,76	70,35
NORD (MEDIA)	73,77	64,52	55,70	62,17	56,84	61,98	86,93	76,89	74,81	79,48	73,36	78,11	82,59	81,82	70,42	75,38	72,90	76,16
TOSCANA	62,72	75,35	71,53	82,31	84,10	75,12	81,82	85,49	75,79	85,33	86,17	83,05	75,84	86,32	93,48	95,63	97,23	89,07
UMBRIA	91,07	87,16	92,93	89,16	88,51	89,80	93,58	93,14	95,83	94,87	93,90	94,22	97,06	93,40	96,67	93,59	93,98	94,99
MARCHE	53,85	65,58	58,90	64,52	62,50	61,03	55,26	75,81	75,44	80,81	77,38	72,13	97,26	79,43	72,88	77,38	76,33	81,34
LAZIO	54,21	63,60	54,40	38,10	56,25	52,77	75,49	79,81	80,77	48,07	65,97	68,59	66,13	77,65	63,95	76,48	77,20	72,06
CENTRO (MEDIA)	58,01	68,03	59,36	51,55	62,47	59,66	75,68	81,75	79,79	61,71	71,49	73,49	73,45	80,88	71,24	81,03	82,10	77,59
ABRUZZO	50,94	51,95	58,17	49,46	41,01	49,72	76,06	60,91	78,76	55,47	66,24	66,73	60,23	78,62	68,50	84,21	51,19	66,67
MOLISE	57,14	60,00	47,06	52,38	67,80	56,54	59,26	69,23	47,06	52,38	68,97	58,64	95,74	82,61	100,00	100,00	97,14	94,91
CAMPANIA *	80,32	72,18	60,53	78,13	78,13	73,54	83,24	72,76	69,91	80,89	80,89	77,49	96,08	99,10	82,81	96,28	96,28	94,18
PUGLIA	74,85	58,06	59,66	60,29	81,56	66,10	75,00	58,32	58,56	71,87	91,85	70,63	99,71	99,40	102,67	81,08	82,63	91,22
BASILICATA	59,22	53,33	37,67	17,63	23,90	30,81	76,25	71,79	53,40	34,08	41,96	50,26	72,29	68,60	65,32	24,43	38,29	46,59
CALABRIA	45,20	56,76	45,02	35,30	50,00	45,06	64,20	91,80	59,57	68,21	68,94	69,77	64,42	54,80	74,92	42,00	64,54	58,20
SUD (MEDIA)	68,99	63,13	56,38	56,03	64,24	61,06	77,02	69,63	64,79	70,23	77,47	71,61	87,10	88,47	83,66	75,45	78,42	81,72
ITALIA (MEDIA)	67,34	65,44	57,11	57,81	60,08	61,04	81,31	77,01	74,25	72,17	73,49	75,26	80,06	82,69	73,13	77,04	76,67	77,65

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto

* In mancanza dei dati del 1998 quelli riportati sono del 1997