

di un utilizzo più razionale ed economico sulla base di un'analisi della situazione della viabilità nel contesto generale e globale di tutto il territorio della provincia.

La mancanza di un'adeguata attività programmatica viene rilevata nelle Province di Cagliari, Campobasso, Lecce, Mantova, Pisa e Rieti; a Trapani, difficoltà di progettazione da parte dell'U.T.P.; mentre nelle Province di Firenze, Milano e Trieste vi è un notevole divario tra previsioni definitive ed impegni effettivamente assunti e/o una notevole lentezza dell'ente nell'esecuzione dei lavori, talvolta, con notevole ritardo rispetto alla concessione del mutuo con la conseguenza che, per i mutui della Cassa Depositi e Prestiti, vengono pagate le rate di ammortamento senza l'utilizzo del mutuo stesso (Firenze e Milano); oltre alla lentezza nell'adozione degli impegni di spesa (Biella e Varese) e nella realizzazione dei lavori (Imperia, Torino), sono evidenziati i ritardi conseguenti alle difficoltà nella definizione delle pratiche di esproprio, che comportano aggravii degli oneri a carico degli enti (Asti, Alessandria e Savona) e sospensioni dei lavori (Lecce), nonché ritardi nei collaudi (Caltanissetta, Rieti).

E' stato rilevato in diverse province come la totalità degli investimenti abbia riguardato solo l'esecuzione di manutenzioni ordinarie e straordinarie (ad esempio, Rieti, Catania, Trapani, Enna); ed a Varese è stato censurato il sempre maggior ricorso agli appalti, anche, per le piccole manutenzioni.

Una critica avanzata dai revisori di Bergamo riguarda un investimento programmato dalla precedente amministrazione, considerato meno impellente di altri dalla nuova amministrazione e rinviato con conseguente inutilizzazione degli studi in precedenza compiuti; analoga critica per la provincia di Milano dove, nel periodo considerato, si sono succedute tre diverse amministrazioni con programmi e priorità non coincidenti.

L'organizzazione territoriale del servizio e la collaborazione con i comuni, anche se ancora poco sviluppata, sono state positivamente considerate dal collegio di Bologna, per la conseguente migliore utilizzazione di persone, mezzi e risorse; mentre la mancanza di inventari aggiornati e della valutazione dei beni utilizzati dal servizio non consente di determinare un costo attendibile per gli interventi ordinari, che normalmente vengono effettuati in economia.

Diversi collegi hanno rilevato che il dissesto delle strade determinato da manutenzione insufficiente, conseguenza spesso della limitatezza delle risorse finanziarie ed umane (Milano), e, per alcuni, anche da calamità naturali (Asti, Alessandria, Lucca, Savona, Torino, Catania) non ha consentito l'attuazione dei programmi, dirottando le risorse umane e finanziarie disponibili all'urgenza del ripristino della viabilità e determinando la necessità di risorse sempre maggiori per il mantenimento di un livello costante ed accettabile del servizio.

E' stata posta in gran risalto la difficoltà, o meglio l'impossibilità, della valutazione del raggiungimento degli obiettivi e della efficienza, efficacia ed economicità dell'azione dell'amministrazione provinciale, in particolare nel settore della viabilità, determinata dalla mancata individuazione dei responsabili dei servizi, dalla mancata adozione della contabilità economica, che consente la rilevazione e l'analisi dei costi e rendimenti dell'attività dell'amministrazione, e dalla mancata attivazione della struttura interna di controllo (Cagliari, Catania, Napoli, Messina, Padova, Reggio Calabria, Verbano Cusio Ossola e Salerno, in quest'ultima provincia si sta attivando in quest'anno).

Non mancano, tuttavia, apprezzamenti positivi per alcune amministrazioni che, nonostante le ristrettezze finanziarie che hanno afflitto e affliggono i bilanci provinciali

hanno saputo garantire un accettabile livello qualitativo di manutenzione viaria (ad es. Rovigo, Verbano Cusio Ossola) o hanno ridotto l'indebitamento con l'autofinanziamento degli investimenti (Salerno, Milano) o hanno aumentato l'autofinanziamento (Treviso).

Sottolineato positivamente anche l'operato della provincia di Perugia, che ha provveduto alla separazione tra gestione politica e amministrativa ed a rinnovare il sistema informativo per seguire sia l'aspetto finanziario che quello economico e patrimoniale della gestione; della provincia di Modena che, adempiendo al ruolo di coordinamento impostole dalle norme, ricerca collaborazioni con i vari comuni allo scopo di cofinanziare lavori nelle strade provinciali degne d'interesse per gli specifici territori comunali; della provincia di Padova che ha provveduto ad eliminare i punti pericolosi ed a differenziare i percorsi commerciali da quelli dei centri abitati migliorando la scorrevolezza e la sicurezza stradale; della provincia di Verona che, negli anni 1995-96 ha progettato e attuato investimenti importanti per la viabilità sia di livello provinciale che indirettamente di livello statale, attraverso accordi di programma, con conseguente più efficace gestione delle limitate risorse; dell'Amministrazione di Terni che, mobilitando al massimo le risorse disponibili, ha potuto attuare nuove opere e interventi di manutenzione.

Non può d'altronde sottacersi che molte relazioni si presentano alquanto scarse, limitandosi generalmente, come detto, a ripetere i dati trasmessi dalle amministrazioni o a trascrivere elementi sommari di carattere esclusivamente finanziario (collegi di Piacenza, Pisa, Varese, Mantova, Viterbo, Rovigo, Reggio Emilia, Genova, Crotone, Asti, Cremona, Bergamo, Catania, Gorizia, Catanzaro) - Il collegio di Taranto si è limitato a riempire uno specchio di spese tratte dai conti consuntivi (sic!), senza nulla argomentare. Il collegio di Catanzaro, sol perché insediato il 14.2.1997, ha fatto presente, supponendo esserci stato quasi un taglio della funzione amministrativa, di non poter relazionare sul controllo espletato dal precedente collegio.

In conclusione, dall'esame delle sole relazioni pervenute (n. 56), si compone un quadro (naturalmente parziale) moderatamente positivo del ruolo di questi collegi in tema di viabilità, il quale è caratterizzato, nella maggior parte dei casi, da una loro buona collaborazione con le amministrazioni provinciali, dalla rilevazione di varie irregolarità ed inadempienze, e talvolta dall'adeguarsi di quest'ultime ai suggerimenti e alle proposte formulati.

1. 1. 6 A chiusura dell'indagine risultano acquisiti i dati di tutte le province, ad eccezione di Massa Carrara e Siracusa.

Nel passare ora ad esporre le risultanze concrete della stessa, si ritiene opportuno seguire una partizione derivata direttamente dai capi di controllo che per la Corte dei conti sono indicati dalla norma di cui all'art. 3, comma 4, della legge 14.1.1994, n. 20, e cioè l'accertamento della rispondenza dell'attività amministrativa agli obiettivi prefissati, valutando comparativamente i tempi, modi e costi del suo svolgimento.

A) Valutazione dei modi -

a) Gli enti hanno dato risposta ai quesiti programmatici in maniera disforme, inserendo taluni esattamente i dati di consuntivo relativi a stanziamenti e ad impegni assunti per le opere attribuibili al triennio di riferimento, altri limitandosi ad inserire i dati finanziari con riferimento generico, indicando impegni per mutui in essere, anziché risorse proporzionate alla quantità di opere realizzabili nel triennio.

Ad ogni modo, l'utilizzazione degli stanziamenti totali e definitivi, tradottisi cioè in impegni, risulta in media come segue:

1994 88,67%

1995 77,61%

1996 69,79%

Gli enti che nel primo anno hanno registrato un tasso d'utilizzazione nullo sono stati quelli di Caserta, La Spezia, Taranto, Napoli, Siena, Pistoia, Massa Carrara, Grosseto, Caltanissetta, Como, Avellino, Catanzaro, Messina, Frosinone, Matera, Siracusa, Foggia, Latina. Egualmente è avvenuto nel secondo e terzo anno, ad eccezione di Pistoia che ha impegnato totalmente gli stanziamenti nel 1996 e di Taranto che li ha impegnati per il 31,5%. Tutti gli altri si trovano in situazioni intermedie. E' evidente il correlativo tasso d'inefficacia finanziaria per i primi.

Viceversa gli enti che hanno avuto un tasso di utilizzo del 100% nel primo anno sono quelli di Modena, Verona, Novara, Reggio Emilia, Bologna, Asti, Cremona, Gorizia, Ferrara, Belluno, Isernia, Sondrio, Lucca. Egualmente nel secondo e terzo anno, eccetto che per Asti con una riduzione al 94,5 nel 1995. Tutti gli altri hanno registrato tassi intermedi. Per i primi se ne desume la buona e tempestiva calibratura degli stanziamenti, che si è tradotta in efficacia finanziaria, ma anche, verosimilmente, l'assenza d'intoppi all'attività.

b) Gli enti che hanno seguito, per grandi linee, la programmazione finanziaria sono praticamente tutti.

Quelli che hanno praticato anche la programmazione fisica delle opere sono soltanto 13 (Ravenna, Bologna, Frosinone, Cremona, Como, Cuneo, Torino, Novara, Taranto, Perugia, Terni, Venezia, Belluno).

Gli enti che hanno dichiarato di non aver praticato la programmazione fisica sono 19 (L'Aquila, Pescara, Catanzaro, Caserta, Piacenza, Parma, Pesaro Urbino, Ancona, Ascoli Piceno, Vercelli, Foggia, Lecce, Bari, Nuoro, Messina, Ragusa, Agrigento, Pistoia, Arezzo). Il loro numero comprende però anche quelli che si sono limitati ad interventi zionali.

c) Quelli che hanno inserito la programmazione finanziaria nel bilancio pluriennale sono stati soltanto 28 (L'Aquila, Pescara, Ravenna, Bologna, Piacenza, Parma, Frosinone, Cremona, Como, Pesaro Urbino, Ancona, Cuneo, Torino, Novara, Vercelli, Foggia, Taranto, Lecce, Nuoro, Messina, Ragusa, Agrigento, Pistoia, Arezzo, Perugia, Terni, Venezia, Belluno). Se ne desume, per i rimanenti 72, la desuetudine del bilancio pluriennale.

Dai modelli compilati sono stati desunti i rapporti tra stanziamento e impegno (Tabella A).

d) Circa la contrattazione, si è accertato che le province che nel triennio 1994/1996 hanno realizzato degli investimenti, hanno operato nei seguenti modi:

dando in appalto - 1994 n. 72; 1995 n. 73; 1996 n. 76;

in economia 1994 n. 4; 1995 n. 5; 1996 n. 4

Talora però non si è trattato di una scelta tra i due sistemi secondo vedute di convenienza, bensì dell'unica via percorribile, nella prima ipotesi, a fronte della disorganizzazione o della carenza di personale dell'ufficio tecnico-lavori pubblici (è il caso di Varese e Napoli). Irregolare è stato però il frequente ricorso all'appalto per lavori di piccola entità e di ordinaria manutenzione, rilevato anche dai collegi di revisione.

e) Riguardo al collaudo dei manufatti, il quale avviene di regola a distanza di qualche anno dall'ultimazione, sono stati acquisiti i seguenti rapporti percentuali tra lavori collaudati e lavori terminati: anno 1994: 53,80%; anno 1995: 40,72%; anno 1996: 41,60%.

f) Le irregolarità dell'abbandono o della sospensione o del ritardo di opere in corso sono state registrate per n. 42 enti. Per n. 5 di essi si è trattato di abbandono, per n. 19 di sospensione. Riferito a chilometri, per Latina l'abbandono ha riguardato km. 7, per Pesaro Urbino km. 1,2., per Campobasso la sospensione ha riguardato km. 14,2, per Lecce km. 40,3, per Trapani km. 21,1, per Viterbo km. 19,1. Per la provincia di Cremona è stato registrato un caso di interruzione per fallimento del contraente in appalto.

Soltanto in sei casi queste irregolarità sono risultate ascrivibili agli enti stessi (Lecce, Treviso, Latina, Verona, Terni, Brescia). Nei rimanenti casi la cagione è riconducibile a fatto dell'appaltatore o ad altro. (Tabella B).

g) Forte è stata l'irregolarità rilevata di taluni costi capitalizzati perduti per abbandono, che sono risultati come segue: Pesaro Urbino 50 milioni di lire, Savona 451 mil., Firenze 600 mil., Caltanissetta 10.070 mil.

h) Avevano strade fuori esercizio al 31.12.1995 n. 14 province, tra queste Ancona con km. 107,37; Rieti con km. 36; Bari con km. 21; Reggio Emilia con km. 16,8; Gorizia con km. 11.

Avevano strade fuori esercizio al 31.12.1996 n. 21 enti, tra cui Ancona con km. 233,4; Firenze con km. 60,24; Bari con km. 51; Reggio Emilia con km. 24; Ragusa con km. 11,9; Terni con km. 10,2. (Tabella C).

i) Generalmente regolari sono state trovate le modalità d'esercizio delle strade.

l) Il numero delle province che hanno dichiarato di aver già provveduto alla iscrizione delle strade nei conti demaniali previsti dal nuovo ordinamento contabile è stato registrato in 50.

B) Valutazione dei tempi -

Notevole è risultata per molte province la disfunzione di carattere finanziario, ed anche economico, di non aver utilizzato dei mutui contratti, mentre i loro bilanci erano già gravati degli oneri di ammortamento (ad es: Firenze, con un mutuo del 1980).

a) In particolare è emerso che la mancata utilizzazione in parte è ascrivibile a progetti rimasti di solo carattere ottativo, in parte a progettazioni non adeguatamente definite, in parte a fasi di realizzazione che rimangono di consueto inceppate dai tempi della progettazione, dalla lungaggine della contrattazione, nonché dal rilascio di pareri, nulla-osta e autorizzazioni di altre amministrazioni.

b) Data la rilevata penuria di dati programmatici, si è particolarmente curato di conoscere, con istruttorie successive, almeno i tempi intercorsi tra gli stanziamenti posti in bilancio e l'epoca di ultimazione delle opere. E' emerso che rispetto al conseguimento di quest'ultimo obiettivo, riferito nell'indagine all'anno iniziale 1994, il primo stanziamento si colloca con la più alta frequenza nell'anno 1988, con un ritardo di utilizzo di 6 anni (Agrigento, Bologna, L'Aquila, Lecce, Novara, Piacenza, Venezia). I più lontani stanziamenti sono stati quelli di Bari (1983), Belluno (1985) e Parma (1986). E' evidente la disfunzione finanziaria che si connette.

Trattandosi però di un ritardo che riguarda solo n. 21 enti, questa risultanza vale in parte a modificare le prime rappresentazioni scaturite dalle lacune della programma-

zione fisica, in quanto nella loro maggioranza gli enti sono riusciti a utilizzare gli stanziamenti definitivi nel giro di pochi anni.

c) Si è accertato che rispetto alla consistenza di strade ultimate, ci sono state province in cui non è seguita l'entrata in esercizio (Campobasso, Brescia, Milano, Belluno, Isernia, Treviso, Taranto, Oristano, Livorno), ma anche che spesso la cagione di ciò non costituisce un'anomalia, essendo dovuta all'attesa del collaudo (Campobasso, Isernia, Treviso, Taranto, Livorno). In altri casi si è trattato di un rinvio delle opere o di altre cagioni (la stessa Campobasso, Brescia, Milano, Belluno, Oristano).

Ritardi nell'apertura al traffico, per varie cause, sono stati comunque registrati per 14 province (Pistoia, Cremona, Novara, Pesaro Urbino, Milano, Trieste, Forlì Cesena, Firenze, Potenza per km. 90, Salerno per km. 113, Latina, Trapani, Terni, Treviso).

d) Peraltro, opere che dovevano ultimarsi entro il 31.12.1993 (il periodo d'indagine decorre, si ricorda, dal 1.1.1994), non lo furono da parte di n. 30 province. In parte sono poi state ultimate entro il 1996, ma a questo termine d'anno non avevano risolto il lungo ritardo accumulato n. 17 province (Potenza km.50, Latina km.23,8, Sassari km.16,7 ed altre. Si tratta di una notevole irregolarità, sintomatica peraltro della mancanza di una credibile programmazione (Tabella D).

C) Valutazione dei costi

Per una intelligibile cognizione dei costi, la Sezione ha proceduto ad una ripartizione dei territori provinciali in classi altimetriche, nell'assunto che la morfologia dell'investimento e dell'esercizio stradale, nonché i rispettivi costi, varii col variare dell'altitudine alla quale sono situati i percorsi stradali, delle connesse vicende meteorologiche e della conseguente geotecnica adottata.

Con tale assunto soltanto, e lungi da una partizione prettamente orografica, si sono quindi adottate empiricamente, mediante rielaborazione dei dati ISTAT relativi all'altitudine di tutti i comuni di ciascuna provincia, le seguenti quattro classi altimetriche:

- 1^, da mt. 0 a mt. 200, media pianura
- 2^, da mt. 201 a mt. 400, declivio
- 3^, da mt. 401 a mt. 600, collina
- 4^, da mt. 601 e oltre, montagna

Ricadono così nella 1^ classe n.18 province (Lodi, Pisa, Rimini, Padova, Mantova, Brindisi, Lecce, Ferrara, Cremona, Taranto, Ravenna, Treviso, Milano, Rovigo, Venezia, Gorizia, Pavia e Napoli);

nella 2^ classe n.31 province (Caserta, Crotone, Livorno,, Bologna, Firenze, Vicenza, Alessandria, Pordenone, Asti, Novara, Trieste, Reggio Emilia,, Ragusa, Latina, Piacenza, Trapani, Ascoli Piceno, Viterbo, Bari, Agrigento, Ancona, Oristano, Modena, Cagliari, La Spezia, Sassari, Verona, Forlì Cesena, Prato, Foggia, Siracusa);

nella 3^ classe n.38 province (Grosseto, Avellino, Catanzaro, Vibo Valentia, Caltanissetta, Pistoia, Perugia, Genova, Matera, Salerno, Frosinone, Reggio Calabria, Pesaro Urbino, Parma, Terni, Teramo, Cosenza, Siena, Messina, Nuoro, Benevento, Udine, Bergamo, Savona, Roma, Palermo, Vercelli, Macerata, Pescara, Brescia, Campobasso, Como, Lecco, Imperia, Arezzo, Massa Carrara, Chieti);

nella 4^a classe n.13 province (Enna, Rieti, Lucca, Isernia, Cuneo, Torino, Potenza, L'Aquila, Sondrio, Belluno, Biella, Verbano Cusio Ossola, Catania).

Per la valutazione dei costi sono stati forniti appositi parametri qualitativi e quantitativi

E' risultato:

a) Per il ristretto numero di enti per cui si è riusciti a ricostruire i termini di programmazione reale, oltre che finanziaria, si è potuto desumere il rapporto tra costo unitario medio effettivo d'investimento e costo unitario programmato, il quale dà a vedere in quale percentuale il costo programmato si è tradotto in costo effettivo. A rapide linee si presenta come appresso:

anno 1994: il tasso con maggiore frequenza si è attestato tra l'80,89% e l'89% (in ordine Novara, Reggio Calabria, Palermo, Ferrara, L'Aquila, Bergamo, Savona, Belluno, Bologna, Trieste); segue a questo il tasso compreso tra il 90,90% e il 97,07% (in ordine Venezia, Gorizia, Cosenza, Vicenza, Perugia, Ascoli, Piceno, Reggio Emilia, Udine). Sondrio 100%, Salerno 99,93%, Oristano 99,86%.

Infimi, ma inattendibili per difettosa programmazione o errori nel fornire i dati, i rapporti per Varese, Mantova, Campobasso, Teramo, Genova, compresi tra l'15% e il 9%. Eccessivi e assai inattendibili (stesse cause) quelli di Terni 350%, Pisa 235%, Pesaro Urbino 195%, Pescara 176%, Parma 172%, Treviso e Alessandria 147%;

anno 1995: risulta confermato come tasso più frequente quello tra l'80% e il 90%, cui segue quello tra il 90,2% e il 95,85%. Infimi, ma inattendibili (stesse cause) i valori di Alessandria 22,82%, Genova 13,41%, Padova 9,35%, Varese 7,01%, Mantova 4,24%, Teramo 3,10%. Inattendibili (stesse cause) quelli di Pordenone 276%, Cuneo 167,5%, Modena 157,5%, Pesaro Urbino 145%, Parma 131,7%, Trapani 113,15%;

anno 1996: il tasso più frequente si è addensato nell'intervallo 82,24% - 100%. Eccessivi e inattendibili (stesse cause) i valori del 1185,5 % di Parma, del 733,33% di L'Aquila, del 184% di Cuneo, del 149% di Vercelli, del 145% di Pesaro Urbino. Infimi (inattendibili) i valori dal 39% allo 0,72% di Viterbo, Alessandria, Asti, Trieste, Varese, Teramo, Padova, Mantova. (Tabella E).

A parte i suddetti valori estremi, espungibili dalla valutazione statistica, e attese le percentuali espresse dai rapporti che segnano le maggiori frequenze nei tre anni, è possibile comunque desumere che tendenzialmente non vi sarebbero stati forti scostamenti tra il costo programmato e quello effettivo.

Senonché occorre avvertire che, essendo mancata in larga parte una programmazione di opere e lavori quantificati, a cui andavano commisurati stanziamenti e impegni nei bilanci annui, i costi programmati che entrano nel rapporto sono attendibili nella misura in cui sono stati veridici i dati replicati e rielaborati dagli enti ad impulso della Sezione. Si tratta quindi di dati ottenuti "ex post", per le occorrenze del controllo, non di impostazioni "ex ante", non di segnapoli per l'efficienza precalcolati dagli enti, come naturalmente avrebbero dovuto essere. Trattandosi di costi programmatici più che di costi programmati, è arduo quindi dire se le economie e le eccedenze risultate siano state interamente reali. Del tutto privo di senso sarebbe, d'altra parte, attingere riferimenti dalle economie e dalle eccedenze registrate nei conti consuntivi.

b) Un certo numero di enti (49) hanno sostenuto oneri accessori d'investimento, come quelli per servitù onerose, per espropri, per contenzioso, i quali si è curato di tenere distinti e non inglobare nei costi, trattandosi di partite eterogenee e di natura atipica.

c) E' anche venuto in evidenza che talune province hanno conseguito proventi a vario titolo dalle pertinenze stradali (da cartelli pubblicitari, posti di ristoro, distributori di carburanti e officine, alberi, ecc.).

A tale riguardo va notato che non si tratta affatto di elementi che possano far configurare l'esercizio stradale come una gestione a costi e ricavi, di cui possa misurarsi cioè il rendimento. Tuttavia può anche fondatamente affermarsi che il risultato netto finanziario di fine d'esercizio, registrato da quelle province, risulta migliorato in virtù di tali proventi anche se esigui

d) Per ultimo, è da notare che n. 3 province hanno adottato i costi-standard nella progettazione tecnico-economica dei manufatti (Campobasso, Brindisi, Taranto), il che potrà segnare un indirizzo più efficientistico della loro gestione viaria.

e) La rilevazione richiesta è stata riferita in ogni caso al "costo liquidato", una fase delle spese che è tanto indipendente da quella dell'impegno quanto da quella del pagamento, e che consente meglio delle altre di avere contezza del costo sopportato. I livelli dei costi complessivi non sono invero molto significativi, in quanto sono dei dati assoluti, che senza rapporto con l'assetto organizzativo e con i suoi possibili miglioramenti, attualmente sconosciuti alla Sezione, dicono ben poco circa l'efficienza dell'amministrazione nella gestione del servizio di viabilità.

Abbastanza segnaletici si rivelano invece i costi unitari sia dell'investimento che dell'esercizio, poiché essi mostrano - in rapporto alla struttura storicamente data dell'organizzazione e del funzionamento delle singole branche operative - il livello relativo di volume o d'impegno finanziario che comporta la gestione, rispettivamente per il servizio di costruzione e riparazione delle strade, e per quello di tenuta in esercizio delle medesime.

f) Le informazioni ottenute riguardo ai costi complessivi e unitari, così degli investimenti, come dell'esercizio stradale, rielaborate dalla Sezione, hanno consentito di raggruppare diversi ordini di conoscenze.

I costi unitari medi d'investimento all'interno di ciascuna classe altimetrica, per il triennio 1994/96 sono risultati come segue:

(in milioni di lire).

1^ media pianura	693
2^ declivio	759
3^ montagna	447
4^ alta montagna	915

I dati si debbono intendere come costi unitari medi d'investimento nel triennio, e non come costi unitari di costruzione, o ricostruzione o manutenzione straordinaria di un chilometro di strada, in quanto un certo numero di enti ha inglobato nei costi - come già accennato - dei dati finanziari di consuntivo senza depurarli delle spese relative agli interventi zionali ed alle manutenzioni, anche ordinarie e periodiche, né la Sezione ha inteso adottare, come detto, una seconda unità di misura per gli interventi non ragguagliabili a chilometri. (Tabella F e grafico n. 1).

Tuttavia si è potuto constatare, riguardo a dati non alterati dalla suddetta commistione, che il costo di costruzione o ricostruzione ragguagliato a chilometro è variato da circa 1.700 milioni a 3.200 milioni di lire, non tenendo conto di eccezionali sottostrut-

ture o sovrastrutture (piloni, scavo di gallerie, volte di gallerie, ecc.). Elevata è la loro variabilità.

Pur evidenziandosi una flessione del dato nella classe 3[^], la quale trova fondatamente una spiegazione nel fatto che ben 11 province non hanno comunicato le cifre nel modo richiesto, si mostra una tendenza ascendente di questi costi correlata all'aumentare dell'altitudine.

A riscontro e verifica comunque dei suddetti dati alquanto commisti, sono stati rilevati anche i totali dei costi complessivi medi d'investimento, i quali raggruppano tutti i costi sostenuti per qualsiasi specie d'investimento nel settore, per il triennio considerato. Essi, per classe, sono risultati come segue (in milioni di lire):

1 [^]	3.339
2 [^]	4.474
3 [^]	6.661
4 [^]	6.670

La flessione presente nella 3[^] classe dei costi medi d'investimento resta obliterata e non sminuisce il rilievo complessivo di un profilo di costi sostanzialmente ascendente rispetto all'altitudine a cui sono situati i percorsi stradali (Tabella G e grafico n. 2).

Qui, certo, si tratta di una prima inferenza che rimane condizionata dalle descritte lacune e imperfezioni tecniche che questa rilevazione iniziale ha comportato, ma non per questo può dirsi ridotto il suo innegabile significato conoscitivo e strumentale, perché un primo livello di costi unitari, anche se non elevatamente attendibile, fornisce indubbiamente un primo termine di cognizione ed una base di partenza di ogni sforzo inteso a razionalizzarli, e in sede di controllo a valutarli.

I costi unitari medi d'esercizio, a chilometro, per il biennio 1994/95, entro ciascuna classe, sono emersi come appresso (in milioni di lire):

1 [^]	10,81
2 [^]	9,72
3 [^]	10,56
4 [^]	10,12

Per il biennio esaminato, i costi medi più alti della 1[^] classe risultano quelli di Milano - 37,68, seguita da Padova - 18, Venezia - 17,81, Napoli - 17,09; quelli più bassi sono di Rimini - 3,50, Lecce - 3,57, Rovigo - 3,85; quanto alla 2[^] classe i più alti competono a Varese - 21,05, Modena - 17,89, Firenze - 15,85, i più bassi a Crotone 1,10, Bari - 1,80, Trieste - 2,90, Caserta 4,34; rispetto alla 3[^] classe i costi più alti spettano a Genova - 29,50, Como - 24,50, Bergamo 19,53, Roma 17,70, i più bassi a Reggio Calabria - 0,25, Teramo - 1,07, Vibo Valentia - 2,26, Nuoro - 5,85, Siena - 6; infine nella 4[^] classe i più alti figurano a Belluno - 19,50, Torino - 18,50, Sondrio - 13,75, Cuneo - 11,50, i più bassi a Catania - 4,10, Rieti - 6,50, Biella - 7,30, Potenza - 7,53. Sono stati anche evidenziati gli scostamenti delle medie di classe e le variazioni 1995/1994 (Tabella H e grafico n. 3))

I totali dei costi complessivi medi d'esercizio sono risultati come appresso (in milioni di lire):

1 [^]	10.391
2 [^]	9.665
3 [^]	12.957
4 [^]	12.934

L'utilità di queste informazioni a fini di controllo è la medesima affermata per i costi d'investimento

Peraltro si osserva che, a differenza dei costi d'investimento, i costi d'esercizio non mostrano una correlazione con l'altitudine delle sedi stradali. Inoltre, una forte variabilità dei dati caratterizza *ictu oculi* la distribuzione dei costi medi d'investimento, mentre i costi medi d'esercizio si rivelano abbastanza uniformi nello spazio osservato, dato che anche i loro scarti di pochissimo distanziano la media di 10,30 milioni a chilometro (Tabella I e prospetto n. 4).

All'interno di ciascuna classe di province si è anche accertato il rapporto di composizione del costo di esercizio riguardo ai singoli fattori produttivi che vi concorrono (struttura del costo per fattori). E' emerso che di norma sono preponderanti le spese per il personale (40%), seguite da quelle per beni e servizi (27%) e da quote d'interessi passivi (24%), ma in generale non è riscontrabile una percentuale che sia tipica di una classe in confronto delle altre, bensì affiorano situazioni di singoli enti che si differenziano, a volte anche decisamente, rispetto a quelle degli altri.

Difatti sono decisamente esorbitanti le percentuali di spese per il personale a Reggio Calabria (100% nel 1994), Lecce (94,02%), Catanzaro (83,85%), Grosseto, Caltanissetta, Nuoro, Avellino, Messina, Palermo, Trieste, Potenza (tutte al di sopra del 70%). Per la gran maggioranza invece questa componente sta al di sotto del 50%. Ma allo stato attuale non si rende possibile esprimere compiute valutazioni (Tabelle L, M, N e grafico n. 5)

D) Indicatori di comparazione

Comparazioni sono già state istituite nel corso delle valutazioni dei modi, dei tempi e dei costi di quest'attività amministrativa.

In aggiunta a ciò la Sezione ha istituito, a fini comparativi, prendendo a base la rete di ciascuna provincia al 31.12.1993 (giorno antecedente il periodo posto in osservazione), due indici di efficacia, l'uno fisico, l'altro economico,

- a) Km. realizzati nel triennio / km. di rete al 31.12.1993 (Tabella O)
- b) costo complessivo d'investimento / km. di rete al 31.12.1993 (Tabella P)

Per il primo sono stati rapportati alla rete preesistente, per gli enti che hanno realizzato dei manufatti estesi, i chilometri di percorsi realizzati o comunque "lavorati" nel triennio di riferimento (efficacia fisica);

per il secondo, invece, sono stati rapportati alla rete preesistente i costi complessivi liquidati per investimenti, a qualunque titolo, realizzati nel triennio (efficacia di miglioramento quali-quantitativo della rete preesistente).

I valori più alti del primo indice restano ascritti a Salerno, Potenza, Mantova, Savona, Alessandria, Padova, Udine, Torino. Quelli più alti del secondo vanno ascritti a Savona, Campobasso, Gorizia, Potenza, Pesaro Urbino, Salerno, Agrigento.

Oltre a ciò, si è posta la ricerca di un "peso" a cui meglio rapportare i dati che entrano nei due rapporti precedenti, ossia i chilometri di nuovi manufatti e le risorse destinate agli investimenti da ciascuna provincia. Riguardata la rete stradale provinciale come infrastruttura di sviluppo civile ed economico, sono stati ipotizzati come parametri

possibili le imprese nascenti abbisognevole di trasporto su gomma, il numero di automezzi civili e commerciali adibiti al trasporto su gomma, le imprese locali addette all'autotrasporto o il loro fatturato, la frequenza del traffico intercomunale per provincia, ecc., ma sono stati infine scartati, e per l'indisponibilità dei dati non facilmente superabili, e per mantenere all'indagine il carattere di prima approssimazione, con parametro quindi unico e semplificante. Si è quindi prescelto l'indice di disponibilità viaria per abitante, come quello che si è ritenuto sintetizzare potenzialmente, in capo all'aggregato dei soggetti stessi di ogni comunità, il multiforme bisogno aggiuntivo di viabilità. In tal modo si è proceduto alla ponderazione:

(per ciascuna provincia)

rapporto Km. rete al 31.12.1993 / n. di abitanti alla stessa data
da cui si è tratta la media aritmetica nazionale
quindi si è fatto il calcolo degli scostamenti provinciali dalla media
(tab. Q)

dove è stato istituito il rapporto

- c) km. realizzati nel triennio / scostamento provinciale (Tabella R) leggibile in ordine decrescente di efficacia)
ed il rapporto
- d) costo complessivo per investimento / scostamento provinciale (Tabella S, leggibile in ordine decrescente di efficienza)

E' stata cioè tratta la disponibilità viaria rapportando, per ciascuna provincia, i chilometri di rete esistente al 31.12.1993 al numero di abitanti di ciascuna di esse alla stessa data; di questi indici di disponibilità viaria individuale è stata estratta la media aritmetica nazionale e ne sono stati trovati gli scostamenti singoli da questa. A questi scostamenti sono stati ponderati prima i manufatti realizzati in estensione, poi le risorse complessive destinate agli investimenti a qualsiasi titolo.

Il primo indicatore, di efficacia relativa di realizzazione, mostra ai primi posti le province di Salerno, Pisa, Agrigento, Savona, Mantova, Cosenza, Udine (indici col segno positivo), ma sotto il profilo del ricupero di situazioni più arretrate si distinguono Palermo, Torino, Padova, Ravenna, Ferrara, Reggio Calabria, Bergamo, Treviso, Roma, Bari (indici col segno negativo).⁹¹

Il secondo indicatore, di efficienza relativa di realizzazione, fa vedere ai primi posti Agrigento, Salerno, Pisa, Savona, Catania, Udine, Taranto, Cosenza, Pescara, La Spezia (indici dal segno positivo), ma sono espressive di ricupero le dinamiche realizzative di Palermo, Ravenna, Ferrara, Treviso, Torino, Belluno, Cagliari, Bari, Bergamo, Brescia, Bologna, Modena (indici dal segno negativo).

In sintesi, l'indicatore a) segna per ciascuna provincia l'incremento fisico relativo d'infrastruttura viaria provinciale rispetto alla dotazione preesistente;

⁹¹ Il segno negativo è dovuto allo scostamento situato al di sotto della media; ma l'indice va valutato a prescindere da esso, in valore assoluto.

l'indicatore b) segna l'incremento di capitalizzazione nell'infrastruttura viaria provinciale, ancora rispetto alla dotazione preesistente;

l'indicatore c) mostra, per ciascuna provincia, l'incremento della dotazione viaria riferita stavolta alla preesistente collocazione che l'ente aveva rispetto alla media nazionale delle disponibilità viarie *pro capite*.

L'indicatore d) segnala infine l'aggiunta di capitalizzazione viaria realizzata da ciascuna provincia rispetto alla collocazione ch'essa aveva precedentemente nella distribuzione intorno alla media nazionale delle disponibilità viarie *pro capite*.

E mentre per gli enti, i cui scostamenti si situavano al 31.12.1993 al di sopra della media aritmetica nazionale, può affermarsi aver essi registrato genericamente un miglioramento, più notevolmente può asserirsi aver genericamente acquisito un livello di recupero relativo a quegli enti, dei quali gli scostamenti se ne ponevano al di sotto.

E) Alcune conclusioni

Non è cosa agevole, né del tutto razionale, trarre delle conclusioni da questo primo accertamento in tema di gestione della viabilità provinciale, il quale ha avuto oltretutto anche un carattere sperimentale, oltre che volutamente propulsivo. V'è però da affermare che la totalità delle province coinvolte e la determinatezza dei due ambiti gestionali osservati, consentono già alcune riflessioni sui fatti salienti venuti a cognizione, con la riserva ovviamente di successive conferme, come del resto è d'obbligo per qualsiasi ricerca induttiva di carattere iniziale.

Dai dati e da tutte le informazioni che si sono potuti raccogliere in ordine alle modalità, ai tempi e ai costi della gestione del demanio stradale provinciale, si è indotti ad argomentare anzitutto come qui non si sia in presenza di un ciclo produttivo molto assimilabile a quelli del mondo aziendalistico privato, in cui programmazione esecuzione controllo sono una triade contemporaneamente operante, bensì in presenza di procedimenti amministrativo-tecnici complessi, a fronte dei quali il controllo sulle gestioni che compete alla Sezione deve esperirsi tenendo presenti le loro caratteristiche, per attuarsi secondo diramazioni gradualmente mirate, e tenendo conto anche delle disfunzioni originanti in settori amministrativi diversi da quello assoggettato al controllo.

Alquanto difficoltose si rendono delle riflessioni sui modi tenuti dagli amministratori nel condurre l'attività in parola, poiché si tratta di una gamma di modalità non esauribile in un insieme ben definito, che invece - come già accennato a proposito delle difficoltà incontrate nel corso dell'indagine - richiederebbero più lunghe osservazioni puntuali attraverso il tempo.

Attese le anomalie del non appropriato uso del bilancio pluriennale, che spesso è risultato addirittura desueto, e le altre di ordine finanziario e organizzativo, nonché la carenza di moderni corredi contabili ed extracontabili, si può sinteticamente concludere che l'amministrazione della viabilità è risultata, per i punti toccati dall'indagine, complessivamente non immune da irregolarità, per la maggior parte imputabili all'apparato amministrativo, molto meno a quello tecnico-gestionale, che dal primo non pare aver ricevuto adeguate direttive di calcolo e necessari impulsi di coordinamento.

La programmazione tecnica peraltro ha tenuto conto in generale delle esigenze del trasporto su gomma e delle infrastrutture necessarie, pur dovendo ovviamente raffrontarsi con ristrettezze finanziarie e con le esigenze connesse alla complementarità delle reti stradale, regionale e comunali, alle quali la rete provinciale deve raccordarsi.

Occorre altresì non disattendere la circostanza, che se pure un certo ritardo di programmazione e realizzazioni rispetto alle esigenze locali di circolazione si è manifestato, questo ritardo di regola resta, entro certi limiti, tecnicamente irriducibile, cosicché lo sviluppo economico, il quale prorompe a volte con processi interagenti in tempi piuttosto rapidi, non può trovare una corrispondente prontezza nello sviluppo particolare della consistenza demaniale (infrastrutture), la quale ordinariamente lo segue, piuttosto che essergli antecedente o concomitante.

Quanto ai costi si è già detto in precedenza. Va tenuto però per fermo come i livelli dei costi accertati non vadano oggi al di là di valori quasi assoluti, mentre la loro piena utilità informativa non potrà vedersi se non attraverso la dinamica delle loro variazioni, depurandole, ben s'intende, di eventuali componenti di natura monetaria.

L'accertamento di questi primi livelli di costi è quindi d'importanza fondamentale per il controllo della Sezione, giacché consente già di ravvisare in termini di efficienza, sia pur contingente, qual sia il rapporto costo-risultato, e perché appresta la base delle valutazioni future.

Desta comunque perplessità la rilevata fortissima variabilità dei costi medi d'investimento, in quanto essa potrebbe verosimilmente scaturire da una difformità di criteri tecnici per la determinazione dei costi stessi, problema questo a cui non sembra abbiano finora ovviato né i Quaderni di tecnica delle rilevazioni dei costi e dei rendimenti nella p.a. elaborati dalla Presidenza del Consiglio - Dipartimento per la Funzione Pubblica nell'anno 1994, né i diversi Forum e seminari relativi al tema stesso organizzati in questi ultimi anni da organi ed enti specializzati.

Razionale appare a tale riguardo l'esigenza, che gli enti adottino iniziative per addivenire, senza discapito per le loro singole autonomie, a criteri uniformi di determinazione, ancor prima di redigere in forma stabile i propri regolamenti di contabilità.

Un'ultima considerazione che giova infine qui esporre riguarda le modalità contabili di rappresentare questi fenomeni gestori, e in particolare la concreta diversità tra le informazioni che si possono ottenere dalla contabilità finanziaria, nella fattispecie dai vari capitoli di *spesa* che nei conti consuntivi si riferiscono alla gestione della viabilità, e quelle che invece è necessario ricercare - con l'applicazione, come si è visto, di adeguati criteri e parametri di rilevazione - per valutare secondo legge i *costi* che si riferiscono alla gestione della viabilità.

Ebbene, deve portarsi ad evidenza che, per quanto riguarda specificamente sia i manufatti costituenti investimento, sia il funzionamento del servizio d'esercizio, nè le somme pagate, nè quelle che riflettono gli impegni contratti (categoria finanziaria ancora più grezza di quella dei pagamenti) erano utilizzabili direttamente per l'accertamento dei costi di cui al 3° comma dell'art. 4 della L. n. 20 del 1994, in quanto le somme impegnate riguardano *anche* somme riferentisi a lavori e servizi che saranno ultimati oltre il periodo posto in osservazione, mentre quelle che indicano i pagamenti avvenuti includono *anche* somme riferentisi a lavori e servizi compiuti in anni precedenti. Solo quando la contabilità patrimoniale-economica si rannoderà o salderà interamente con quella finanziaria, se-

condo metodi di valutazione che qui si omette di accennare, si avrà che i pagamenti effettuati per l'investimento o per l'esercizio saranno equivalenti al loro costo-valore realizzato.

Pertanto va ricordato che spese in conto capitale e spese correnti relative alle gestioni stradali si trovano allocate in rubriche genericamente intestate alla viabilità e suddivise in capitoli promiscui e indistinti, dai quali non è possibile avere cognizione diretta di quegli specifici elementi contabili costituenti i costi.

Pertanto la rilevazione connessa a quest'indagine - come si è premesso nell'introduzione - è stata basata non sui dati di consuntivo, ma sulla *liquidazione*, fase di spesa che non figura affatto nel conto consuntivo, e che è idonea alla calcolazione analitica dei costi, perchè prescinde dalle fasi finanziaria e monetaria della spesa allocate nel consuntivo.

Dalle apposite rubriche dei conti consuntivi emerge il volume finanziario destinato in quel biennio al servizio della viabilità (depurato di quanto assorbito dal settore trasporti, cui si trova commisto nelle rubriche) dalle province. Questi enti hanno effettuato pagamenti, nel biennio 1994/95, per £ 3.247.180 milioni per mantenere in esercizio le loro strade provinciali (spesa corrente), ed hanno inoltre pagato, nel medesimo biennio £ 2.370.709 milioni per corrispettivi relativi ad opere configuranti genericamente gli investimenti (spesa in conto capitale). Non essendo ancora acquisiti agli atti i conti consuntivi dell'esercizio 1996, non vengono qui riportati i dati relativi a tale anno finanziario.

Limitando allora, per le ragioni sopra esposte, un discorso comparativo ai soli pagamenti correnti o d'esercizio, riferentisi alle strade, ammontanti - come surriferito - a £ 3.247.102 milioni, si giunge a constatare che essi non eguagliano né si approssimano ai costi complessivi di esercizio del biennio, che ascendono, sia pur con un certo grado d'errore probabile, dovuto anche all'imperfezione metodica descritta, a £ 2.012.107 milioni.

Queste due sono le classi di valori meno dissimili tra loro, eppure recano ad evidenza cifre differenti, perchè resta tra loro il fatto irrefutabile, che mentre i costi d'esercizio sono sicuramente delle spese correnti, non è dato affermare che le spese correnti, secondo le attuali rubriche del consuntivo, sono i costi di esercizio.

Ancor più eloquente si mostra - sia per la strutturale genericità dei capitoli che per l'enfiagione degli stanziamenti in conto capitale, spesso inglobanti, per la tendenza degli enti ad assicurarsi comunque dei mutui e per carenza di programmazione, anche importi a valenza pluriennale, concentrati sovente in un solo anno, e irrigiditi poi in residui passivi, -, la diseguaglianza tra i pagamenti in conto capitale del biennio, ammontanti a £ 2.370.709 milioni, e i costi complessivi d'investimento, liquidati per lo stesso periodo in £ 787.025 milioni.

Il che fornisce, se ce ne fosse bisogno, la riprova empirica che una cosa è la consueta contabilità finanziaria fin qui adottata, altra cosa la contabilità economica che il nuovo ordinamento contabile ha affiancata alla prima.

Le differenze segnalano altresì la diversa natura, e quindi il diverso significato, dei flussi di informazioni che ci si deve attendere dall'una e dall'altra, e mostrano i ristretti limiti dell'utilizzabilità della contabilità finanziaria in funzione della contabilità dei costi.

Vero è dunque che il controllo sulle gestioni non può, nelle sue esplorazioni relative ai costi, che collocarsi principalmente nella contabilità patrimoniale-economica, ausiliata dalla contabilità analitica.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella A: Rapporto stanziamenti-impegni

REGIONE	DENOMINAZIONE	CLASSE ALTIMETRI CA	RAPPORTO STANZ.T/M P. 1994	RAPPORTO STANZ.T/M P. 1995	RAPPORTO STANZ.T/M P. 1996
SICILIA	ENNA	4	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
PIEMONTE	VERBANO-CUSIO-OSSOLA	4	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
VENETO	BELLUNO	4	100,00%	100,00%	100,00%
MOLISE	ISERNIA	4	100,00%	100,00%	100,00%
LOMBARDIA	SONDRIO	4	100,00%	100,00%	100,00%
TOSCANA	LUCCA	4	100,00%	99,98%	100,00%
PIEMONTE	CUNEO	4	89,74%	99,01%	95,76%
PIEMONTE	BIELLA	4	#DIV/0!	87,38%	20,37%
BASILICATA	POTENZA	4	76,96%	86,48%	89,24%
PIEMONTE	TORINO	4	77,06%	83,14%	78,08%
LAZIO	RIETI	4	100,00%	67,60%	90,69%
SICILIA	CATANIA	4	72,70%	46,21%	10,78%
ABRUZZO	L'AQUILA	4	84,33%	39,21%	86,30%
TOSCANA	GROSSETO	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
TOSCANA	MASSA CARRARA	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
TOSCANA	PISTOIA	3	#DIV/0!	#DIV/0!	100,00%
TOSCANA	SIENA	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
SICILIA	CALTANISSETTA	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
LOMBARDIA	COMO	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
LOMBARDIA	LECCO	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CAMPANIA	AVELLINO	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CALABRIA	CATANZARO	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CALABRIA	VIBO VALENTIA	3	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
EMILIA ROMAGNA	PARMA	3	64,82%	127,61%	83,99%
UMBRIA	PERUGIA	3	100,00%	100,00%	100,00%
TOSCANA	AREZZO	3	100,00%	100,00%	100,00%
SICILIA	MESSINA	3	#DIV/0!	100,00%	100,00%
SICILIA	PALERMO	3	84,83%	100,00%	95,29%
SARDEGNA	NUORO	3	100,00%	100,00%	100,00%
LIGURIA	GENOVA	3	100,00%	100,00%	100,00%
LAZIO	FROSINONE	3	#DIV/0!	100,00%	100,00%
CAMPANIA	SALERNO	3	100,00%	100,00%	100,00%
BASILICATA	MATERA	3	#DIV/0!	100,00%	#DIV/0!
ABRUZZO	TERAMO	3	100,00%	100,00%	100,00%
LIGURIA	IMPERIA	3	97,07%	99,50%	96,86%
CALABRIA	COSENZA	3	92,07%	94,00%	92,78%
LOMBARDIA	BERGAMO	3	83,21%	89,99%	88,05%
PIEMONTE	VERCELLI	3	71,14%	87,89%	9,34%
CAMPANIA	BENEVENTO	3	97,56%	87,11%	#DIV/0!
FRIULI V. GIULIA	UDINE	3	96,19%	86,61%	82,84%
CALABRIA	REGGIO DI CALABRIA	3	83,87%	85,90%	90,00%
LIGURIA	SAVONA	3	44,05%	80,78%	95,36%
ABRUZZO	CHIETI	3	60,98%	78,57%	68,19%
ABRUZZO	PESCARA	3	63,24%	62,25%	75,75%
MARCHE	MACERATA	3	60,36%	56,08%	57,89%
UMBRIA	TERNI	3	52,69%	49,47%	62,37%
MARCHE	PESARO URBINO	3	38,22%	47,89%	48,35%
LAZIO	ROMA	3	83,47%	37,97%	100,00%
MOLISE	CAMPOBASSO	3	153,31%	16,50%	35,44%
LOMBARDIA	BRESCIA	3	0,19%	0,12%	0,43%
TOSCANA	PRATO	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
SICILIA	SIRACUSA	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

Tabella A: Rapporto stanziamenti-impegni

REGIONE	DENOMINAZIONE	CLASSE ALTIMETRI CA	RAPPORTO STANZ.TI/M P. 1984	RAPPORTO STANZ.TI/M P. 1985	RAPPORTO STANZ.TI/M P. 1986
PUGLIA	FOGGIA	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
LAZIO	LATINA	2	72,22%	#DIV/0!	89,27%
EMILIA ROMAGNA	FORLI'-CESENA	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CAMPANIA	CASERTA	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CALABRIA	CROTONE	2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
SICILIA	TRAPANI	2	99,74%	101,51%	97,23%
VENETO	VERONA	2	100,00%	100,00%	100,00%
PIEMONTE	NOVARA	2	100,00%	100,00%	100,00%
LIGURIA	LA SPEZIA	2	#DIV/0!	100,00%	100,00%
EMILIA ROMAGNA	BOLOGNA	2	100,00%	100,00%	100,00%
EMILIA ROMAGNA	MODENA	2	102,94%	100,00%	100,00%
EMILIA ROMAGNA	REGGIO NELL'EMILIA	2	100,00%	100,00%	100,00%
PIEMONTE	ASTI	2	99,17%	94,57%	100,00%
MARCHE	ASCOLI PICENO	2	91,29%	92,50%	92,86%
TOSCANA	FIRENZE	2	79,30%	87,74%	30,16%
LOMBARDIA	VARESE	2	96,80%	85,89%	88,18%
FRIULI V. GIULIA	TRIESTE	2	67,00%	82,35%	74,35%
SICILIA	AGRIGENTO	2	79,99%	76,64%	87,13%
LAZIO	VITERBO	2	40,18%	72,02%	69,74%
FRIULI V. GIULIA	PORDENONE	2	79,34%	71,96%	81,62%
SARDEGNA	CAGLIARI	2	70,00%	70,56%	72,02%
SARDEGNA	SASSARI	2	65,67%	69,33%	1,86%
SARDEGNA	ORISTANO	2	65,74%	68,49%	71,86%
PUGLIA	BARI	2	62,42%	66,78%	76,61%
SICILIA	RAGUSA	2	53,50%	66,74%	65,87%
EMILIA ROMAGNA	PIACENZA	2	99,84%	65,13%	81,13%
MARCHE	ANCONA	2	66,63%	63,44%	52,43%
VENETO	VICENZA	2	69,74%	52,68%	#DIV/0!
PIEMONTE	ALESSANDRIA	2	81,39%	49,09%	7,23%
TOSCANA	LIVORNO	2	51,82%	12,53%	75,38%
PUGLIA	TARANTO	1	#DIV/0!	#DIV/0!	31,51%
LOMBARDIA	LODI	1	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
EMILIA ROMAGNA	RIMINI	1	#DIV/0!	#DIV/0!	100,00%
LOMBARDIA	CREMONA	1	100,00%	100,00%	100,00%
FRIULI V. GIULIA	GORIZIA	1	100,00%	100,00%	100,00%
EMILIA ROMAGNA	FERRARA	1	100,00%	100,00%	100,00%
VENETO	VENEZIA	1	65,50%	88,90%	86,79%
VENETO	ROVIGO	1	62,24%	83,00%	55,25%
VENETO	TREVISO	1	98,45%	76,44%	71,55%
LOMBARDIA	MILANO	1	56,10%	74,06%	62,15%
LOMBARDIA	PAVIA	1	70,55%	71,35%	87,00%
TOSCANA	PISA	1	60,28%	60,25%	61,00%
EMILIA ROMAGNA	RAVENNA	1	35,29%	46,07%	61,33%
PUGLIA	BRINDISI	1	64,53%	31,98%	26,15%
LOMBARDIA	MANTOVA	1	70,08%	9,48%	70,13%
VENETO	PADOVA	1	36,97%	9,31%	13,86%
PUGLIA	LECCE	1	24,27%	6,85%	2,74%
CAMPANIA	NAPOLI	1	#DIV/0!	0,00%	0,00%