

5.3 Quadro economico finanziario.

5.3.1. Analisi dei dati finanziari e contabili.

Le risorse stanziare in bilancio e destinate nel complesso al settore trasporti, dopo il notevole incremento registrato nel precedente esercizio [11.038 mld], raggiungono nel 2000 i 12.258 miliardi. Tale crescita, pari a oltre l'11%, porta il settore trasporti, che assorbe oltre il 5,4% del complesso degli stanziamenti di competenza, al secondo posto quanto a dimensioni finanziarie.

L'andamento della gestione delle spese a livello aggregato evidenzia una spiccata crescita della capacità di impegno, pari nel 2000 al 75,3%, e una stabilità della capacità di spesa, pari al 50,1%, [nel precedente esercizio erano rispettivamente del 60,6% e del 50,1%].

Disaggregando i dati a livello regionale tali indici presentano notevoli oscillazioni [la capacità di impegno fa registrare il solo 55,9% in Veneto, il 36,6% in Puglia e il 37,1% in Basilicata a fronte del 96,7% del Piemonte, del 93% della Lombardia, del 95% dell'Abruzzo e del 93,7% dell'Umbria; la capacità di spesa oscilla invece dal 87% dell'Umbria al 29% del Veneto]. Anche nell'esercizio considerato tali andamenti possono ricondursi alla quota di risorse destinate al finanziamento del trasporti pubblici locali che, in alcune regioni, assorbe quasi interamente gli stanziamenti destinati al settore nel suo complesso, consistenti quasi esclusivamente in trasferimenti per spese correnti e in conto capitale⁷⁰.

⁷⁰ Le Regioni Piemonte, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Molise, Puglia e Calabria destinano quasi interamente al Trasporto Pubblico Locale gli stanziamenti assegnati alla macro area Trasporti e viabilità.

TAB 119/REG

SETTORE TRASPORTI ANNI 1998 - 2000 (in miliardi di lire)						
RESIDUI INIZIALI						
REGIONI	1998		1999		2000	
	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %	Valore assoluto (X)	(X)/(Y) %
PIEMONTE	181	9,10	175	8,88	151	5,54
LOMBARDIA	203	10,21	197	9,99	160	5,87
VENETO	242	12,17	249	12,63	251	9,20
LIGURIA	89	4,47	93	4,72	170	6,23
E. ROMAGNA	123	6,18	136	6,90	106	3,89
TOSCANA	127	6,39	113	5,73	185	6,78
UMBRIA	22	1,11	27	1,37	11	0,40
MARCHE **	25	1,26	29	1,47	65	2,38
LAZIO	245	12,32	254	12,89	1.146	42,02
ABRUZZO	96	4,83	102	5,18	82	3,01
MOLISE	41	2,06	53	2,69	11	0,40
CAMPANIA *	201	10,11	201	10,20	201	7,37
PUGLIA	189	9,50	195	9,89	98	3,59
BASILICATA	123	6,18	114	5,78	67	2,46
CALABRIA	82	4,12	33	1,67	23	0,84
TOTALE (Y)	1.989	100,00	1.971	100,00	2.727	100,00
STANZIAMENTI DEFINITIVI DI COMPETENZA						
PIEMONTE	805	8,97	981	8,89	1.237	9,88
LOMBARDIA	1.552	17,30	1.532	13,88	1.658	13,25
VENETO	1.446	16,12	1.570	14,22	1.543	12,33
LIGURIA	254	2,83	360	3,26	471	3,76
E. ROMAGNA	656	7,31	848	7,68	932	7,45
TOSCANA	469	5,23	453	4,10	537	4,29
UMBRIA	83	0,93	136	1,23	127	1,01
MARCHE **	169	1,88	287	2,60	330	2,64
LAZIO	1.452	16,19	2.396	21,71	2.793	22,32
ABRUZZO	295	3,29	296	2,68	327	2,61
MOLISE	35	0,39	35	0,32	72	0,58
CAMPANIA *	941	10,49	996	9,02	996	7,96
PUGLIA	357	3,98	472	4,28	922	7,37
BASILICATA	175	1,95	330	2,99	320	2,56
CALABRIA	282	3,14	346	3,13	249	1,99
TOTALE (Y)	8.971	100,00	11.038	100,00	12.514	100,00
IMPEGNI						
PIEMONTE	714	10,38	535	7,96	1.197	13,07
LOMBARDIA	1.383	20,10	1.385	20,61	1.543	16,85
VENETO	588	8,55	601	8,94	864	9,44
LIGURIA	254	3,69	356	5,30	298	3,26
E. ROMAGNA	497	7,22	492	7,32	624	6,82
TOSCANA	456	6,63	449	6,68	461	5,04
UMBRIA	78	1,13	82	1,22	119	1,30
MARCHE **	129	1,88	201	2,99	198	2,16
LAZIO	1.121	16,30	979	14,57	2.159	23,58
ABRUZZO	151	2,20	210	3,13	212	2,32
MOLISE	34	0,49	34	0,51	69	0,75
CAMPANIA *	906	13,17	745	11,09	745	8,14
PUGLIA	319	4,64	324	4,82	338	3,69
BASILICATA	67	0,97	104	1,55	119	1,30
CALABRIA	182	2,65	222	3,30	209	2,28
TOTALE (Y)	6.879	100,00	6.719	100,00	9.155	100,00
PAGAMENTI DI CASSA						
PIEMONTE	443	6,40	708	10,98	960	12,55
LOMBARDIA	1.392	20,10	1.394	21,62	1.443	18,87
VENETO	529	7,64	542	8,40	536	7,01
LIGURIA	267	3,85	247	3,83	333	4,35
E. ROMAGNA	591	8,53	456	7,07	401	5,24
TOSCANA	455	6,57	470	7,29	601	7,86
UMBRIA	77	1,11	74	1,15	121	1,58
MARCHE **	130	1,88	159	2,47	170	2,22
LAZIO	1.264	18,25	913	14,16	1.501	19,63
ABRUZZO	155	2,24	157	2,43	165	2,16
MOLISE	40	0,58	40	0,62	34	0,44
CAMPANIA *	804	11,61	688	10,67	688	9,00
PUGLIA	538	7,77	348	5,40	410	5,36
BASILICATA	60	0,87	103	1,60	132	1,73
CALABRIA	182	2,63	150	2,33	153	2,00
TOTALE (Y)	6.927	100,00	6.449	100,00	7.648	100,00

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

* Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti". I dati del 2000 si riferiscono all'anno precedente in qu

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

TAB 120/REG

**REGIONI
SETTORE TRASPORTI
INDICATORI FINANZIARI
ANNI 1998 - 2000**

(in percentuale)

REGIONI	CAPACITA' DI SPESA P / Ms				VELOCITA' DI CASSA P / (Rpi + I)				CAPACITA' D'IMPEGNO I / Sco			
	1998	1999	2000	MEDIA 98/00	1998	1999	2000	MEDIA 98/00	1998	1999	2000	MEDIA 98/00
PIEMONTE	44,93	61,25	69,16	59,80	49,50	99,72	71,22	71,49	88,70	54,54	96,77	80,91
LOMBARDIA	79,32	80,62	79,37	79,76	87,77	88,12	84,73	86,82	89,11	90,40	93,06	90,91
VENETO	31,34	29,80	29,88	30,32	63,73	63,76	48,07	57,50	40,66	38,28	55,99	45,03
LIGURIA	77,84	54,53	51,95	58,94	77,84	55,01	71,15	67,22	100,00	98,89	63,27	83,69
E. ROMAGNA	75,87	46,34	38,63	51,70	95,32	72,61	54,93	73,21	75,76	58,02	66,95	66,22
NORD (MEDIA)	58,04	54,50	54,99	55,75	75,39	79,33	68,48	73,91	72,90	63,67	77,49	71,51
TOSCANA	76,34	83,04	83,24	81,00	78,04	83,63	93,03	85,20	97,23	99,12	85,85	93,63
UMBRIA	73,33	45,40	87,68	67,00	77,00	67,89	93,08	80,24	93,98	60,29	93,70	80,64
MARCHE	67,01	50,32	43,04	50,72	84,42	69,13	64,64	70,94	76,33	70,03	60,00	67,18
LAZIO	74,48	34,45	38,11	44,39	92,53	74,05	45,42	62,30	77,20	40,86	77,30	64,13
CENTRO (MEDIA)	74,31	43,73	46,07	51,69	87,43	75,73	55,09	68,37	82,10	52,29	77,55	69,67
ABRUZZO	39,64	39,45	40,34	39,82	62,75	50,32	56,12	55,92	51,19	70,95	64,83	62,42
MOLISE	52,63	45,45	40,96	46,15	53,33	45,98	42,50	47,11	97,14	97,14	95,83	96,48
CAMPANIA *	70,40	57,48	57,48	61,65	72,63	72,73	72,73	72,69	96,28	74,80	74,80	81,69
PUGLIA *	98,53	52,17	40,20	58,04	105,91	67,05	94,04	88,59	89,36	68,64	36,66	56,03
BASILICATA	20,13	23,20	34,11	26,13	31,58	47,25	70,97	49,66	38,29	31,52	37,19	35,15
CALABRIA	50,00	39,58	56,25	47,78	68,94	58,82	65,95	64,58	64,54	64,16	83,94	69,90
SUD (MEDIA)	63,15	46,83	46,97	51,80	74,40	63,59	72,77	70,23	79,57	66,22	58,63	67,02
ITALIA (MEDIA)	63,20	49,57	50,18	53,62	78,11	74,21	64,37	71,41	76,68	60,87	73,16	69,96

FONTE: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto

* In mancanza dei dati del 2000 quelli riportati sono del 1999

Il dato aggregato a livello nazionale evidenzia in ogni caso che più del 90% delle disponibilità assegnate al settore trasporti risulta destinato al finanziamento del trasporto pubblico locale, i cui stanziamenti [oltre 10.305 .mld] mostrano, dopo la crescita del precedente esercizio [+11,6%], un nuovo e spiccato incremento delle disponibilità anche nel 2000 [+19,8%] ascrivibile in particolare alle risorse destinate agli investimenti [+8,2%] e a ripianare i deficit pregressi delle aziende di trasporto⁷¹[+70%].

La gestione fa registrare una capacità di impegno di circa il 95% per le spese correnti [era del 80 nel precedente esercizio] e del 38,1% per le spese in conto capitale [era il 29% nel precedente esercizio], mentre la capacità di spesa sale al 97% per le spese correnti e al 29,3% per le spese d'investimento [era del 10,7 nel 1999], in coerenza con l'avanzato stato di attuazione del nuovo programma di investimento diretto al rinnovo del parco autobus.

⁷¹ Si tratta in particolare dei contributi trasferiti dallo Stato e destinati al ripiano dei debiti pregressi relativi agli anni 1987-1993, al triennio 1994-1996 ed infine all'esercizio 1997.

TAB 121/REG

TRASPORTI PUBBLICI LOCALI ANNI 1998 - 2000 Stanziamenti definitivi di competenza																					
(in miliardi di lire)																					

REGIONI	1998							1999							2000						
	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %
PIEMONTE	546.510	199.000	10,21	22.780	552,00	768.290	9,97	700.237	282.000	13,41	200.475	11,15	1.182.712	13,75	632.328	282.000	11,76	105.748	5,43	1.020.076	9,90
LOMBARDIA	1.272.000	258.000	23,78	125.000	8,37	1.655.000	21,48	1.002.314	212.409	19,20	4.162	0,23	1.218.885	14,18	1.007.314	27.000	18,73	314.591	16,15	1.348.905	13,09
VENETO	385.603	63	7,21	435.796	29,18	821.462	10,66	382.500	21.063	7,33	166.000	9,23	569.563	6,62	382.500	5.417	7,11	166.000	8,52	553.917	5,37
LIGURIA	222.000	29.560	2,00	17.513	1,17	269.073	3,49	223.200	36.448	4,28	102.123	5,68	361.771	4,21	355.046	94.223	6,60	21.561	1,11	470.830	4,57
E. ROMAGNA	363.000	49.037	6,78	121.251	8,12	533.288	6,92	363.500	52.507	6,96	302.814	16,84	718.821	8,36	400.489	49.801	7,45	313.814	16,11	764.104	7,41
TOSCANA	358.000	49	6,69	0	0,00	358.049	4,65	348.000	30	6,67	163.000	9,06	511.030	5,94	348.000	110.000	6,47	68.000	3,49	526.000	5,10
UMBRIA	66.002	13.423	1,23	2.171	78,00	81.596	1,06	66.002	10.598	1,26	48.688	2,71	125.288	1,46	68.567	11.170	1,28	43.931	2,26	123.668	1,20
MARCHE	110.500	22.000	2,07	6.489	0,43	138.989	1,80	111.500	40.775	2,14	84.000	4,67	236.275	2,75	111.910	32.025	2,08	50.019	2,57	193.954	1,88
LAZIO	777.000	29.352	14,52	263.027	17,61	1.069.379	13,88	777.023	679.154	14,88	431.763	24,01	1.887.940	21,96	776.353	682.521	14,44	467.008	23,98	1.925.882	18,69
ABRUZZO	123.500	14.354	2,31	56.200	3,76	194.054	2,52	125.050	35.885	2,40	44.073	2,45	205.008	2,38	130.000	28.708	2,42	53.209	2,73	211.917	2,06
MOLISE	28.241	1.664	0,53	4.255	0,28	34.160	0,44	24.034	10.111	0,46	666	0,04	34.811	0,40	25.500	5.494	0,47	37.158	1,91	68.152	0,66
CAMPANIA *	583.700	147.162	10,91	1.000	0,07	731.862	9,50	581.000	103.323	11,13	1.000	0,06	685.323	7,97	624.700	171.222	11,62	91.788	4,71	887.710	8,61
PUGLIA	249.100	18.024	4,66	400.000	26,79	667.124	8,66	251.700	25.364	4,82	143.457	7,98	420.521	4,89	248.579	23.994	4,62	120.824	6,20	393.397	3,82
BASILICATA	57.140	39.832	86,00	35.473	2,38	132.445	1,72	62.780	43.027	1,20	88.125	4,90	193.932	2,26	64.360	45.853	1,20	72.495	3,72	182.708	1,77
CALABRIA	207.847	39.886	3,88	2.404	0,16	250.137	3,25	201.647	27.170	3,86	17.798	0,99	246.615	2,87	201.985	1.411.181	3,76	21.336	1,10	1.634.502	15,86
TOTALE (D)	5.350.143	861.406	100,00	1.493.359	100,00	7.704.908	100,00	5.220.487	1.579.864	100,00	1.798.144	100,00	8.598.495	100,00	5.377.631	2.980.609	100,00	1.947.482	100,00	10.305.722	100,00

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

* In mancanza dei dati del 1999 e 2000 quelli riportati sono del 1998. Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti"

TAB 122/REG

TRASPORTI PUBBLICI LOCALI																					
ANNI 1998 - 2000																					
Impegni																					
(in miliardi di lire)																					

REGIONI	1998							1999							2000						
	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %
PIEMONTE	599.000	166.000	11,44	65.000	12,36	830.000	11,71	479.000	39.000	9,74	0	0,00	518.000	8,76	479.000	39.000	9,43	0	0,00	518.000	7,26
LOMBARDIA	1.164.000	854.000	22,23	103.000	19,59	2.121.000	29,94	1.002.314	212.409	20,37	4.162	0,97	1.218.885	20,61	1.007.314	27.000	19,82	295.972	123,00	1.330.286	18,65
VENETO	385.603	0	7,36	58.523	11,13	444.126	6,27	363.322	20.929	7,38	25.430	5,93	409.681	6,93	382.500	4.834	7,53	55.704	7,50	443.038	6,21
LIGURIA	220.000	29.482	4,20	15.466	376,00	264.948	3,74	223.200	32.240	4,54	101.380	23,63	356.820	6,03	223.200	74.428	4,39	300	0,04	297.928	4,18
E. ROMAGNA	363.000	49.037	6,93	37.783	7,18	449.820	6,35	363.487	52.507	7,39	27.308	6,36	443.302	7,50	400.347	49.801	7,88	109.745	14,79	559.893	7,85
TOSCANA	358.000	48	6,84	0	0,00	358.048	5,05	348.000	27	7,07	113.000	26,34	461.027	7,80	348.000	107.000	6,85	13.000	1,75	468.000	6,56
UMBRIA	61.000	13.423	1,17	2.171	0,41	76.594	1,08	63.234	10.598	1,29	7.237	1,69	81.069	1,37	66.806	11.170	1,31	38.592	5,20	116.568	1,63
MARCHE	109.609	0	2,09	3.056	0,58	112.665	1,59	111.450	24.104	2,27	33.981	7,92	169.535	2,87	111.908	27.576	2,20	46.178	6,22	185.662	2,60
LAZIO	777.000	27.584	14,84	124.560	23,69	929.144	13,11	775.612	2.145	15,76	59.114	13,78	836.871	14,15	775.001	645.434	15,25	65.487	8,82	1.485.922	20,83
ABRUZZO	123.500	0	2,36	8.417	1,60	131.917	1,86	125.050	21.531	2,54	43.995	10,25	190.576	3,22	130.000	14.354	2,56	38.988	5,25	183.342	2,57
MOLISE	28.241	1.664	0,54	4.185	0,80	34.090	0,48	24.034	9.605	0,49	666	0,16	34.305	0,58	25.500	2.494	0,50	37.158	5,01	65.152	0,91
CAMPANIA *	583.700	147.102	11,15	1.000	0,19	731.802	10,33	581.000	102.938	11,81	1.000	0,23	684.938	11,58	624.700	169.914	12,29	29.705	4,00	824.319	11,55
PUGLIA	247.707	18.024	4,73	88.632	16,85	354.363	5,00	245.596	25.364	4,99	0	0,00	270.960	4,58	242.198	22.924	4,77	0	0,00	265.122	3,72
BASILICATA	57.140	16.852	1,09	9.082	1,73	83.074	1,17	62.780	10.978	1,28	8.896	2,07	82.654	1,40	64.360	7.652	1,27	11.178	1,51	83.190	1,17
CALABRIA	158.449	0	3,03	5.000	0,95	163.449	2,31	151.771	0	3,08	2.885	0,67	154.656	2,62	201.286	106.571	3,96	224	0,03	308.081	4,32
TOTALE (D)	5.255.949	1.323.216	100,00	525.875	100,00	7.085.040	100,00	4.919.850	564.375	100,00	429.054	100,00	5.913.279	100,00	5.082.120	1.310.152	100,00	742.231	100,00	7.134.503	100,00

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

* In mancanza dei dati del 1999 e 2000 quelli riportati sono del 1998. Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti"

TAB 123/REG

TRASPORTI PUBBLICI LOCALI																					
ANNI 1998 - 2000																					
Pagamenti di cassa																					
(in miliardi di lire)																					

REGIONI	1998								1999								2000							
	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %	Spese correnti (A)	Spese ripiani deficit az. trasporto	(A)/(D) %	Spese investim. (B)	(B)/(D) %	TOTALE (C)	(C)/(D) %			
PIEMONTE	409.000	0	8,11	9.000	3,07	418.000	7,12	660.000	201.000	13,77	10.000	7,45	871.000	15,46	660.000	201.000	13,07	10.000	1,72	871.000	12,34			
LOMBARDIA	1.189.000	153.000	23,59	102.000	34,80	1.444.000	24,61	999.135	210.234	20,84	17.000	12,67	1.226.369	21,76	1.004.137	26.935	19,88	149.228	25,63	1.180.300	16,72			
VENETO	358.115	16.134	7,11	22.673	7,74	396.922	6,76	362.995	20.929	7,57	38.497	28,68	422.421	7,50	363.553	0	7,20	34.127	5,86	397.680	5,63			
LIGURIA	208.773	41.046	4,14	14.262	4,87	264.081	4,50	216.128	28.926	4,51	1.814	1,35	246.868	4,38	210.248	86.076	4,16	36.433	6,26	332.757	4,71			
E. ROMAGNA	365.960	149.980	7,26	44.138	15,06	560.078	9,54	365.621	52.507	7,63	9.338	6,96	427.466	7,59	260.188	49.535	5,15	61.552	10,57	371.275	5,26			
TOSCANA	350.000	52	6,94	1.000	0,34	351.052	5,98	348.000	26	7,26	0	0,00	348.026	6,18	339.000	107	6,71	151.000	25,94	490.107	6,94			
UMBRIA	61.000	13.423	1,21	0	0,00	74.423	1,27	63.226	10.026	1,32	0	0,00	73.252	1,30	66.737	11.170	1,32	35.433	6,09	113.340	1,61			
MARCHE	109.357	0	2,17	1.527	0,52	110.884	1,89	111.351	24.104	2,32	8.175	6,09	143.630	2,55	97.392	27.576	1,93	4.793	0,82	129.761	1,84			
LAZIO	822.624	39.877	16,32	64.447	21,99	926.948	15,80	522.509	1.037	10,90	17.228	12,84	540.774	9,60	867.135	233.319	17,17	80.847	13,89	1.181.301	16,74			
ABRUZZO	107.245	0	2,13	5.590	1,91	112.835	1,92	107.864	13.061	2,25	14.162	10,55	135.087	2,40	113.142	8.394	2,24	4.864	0,84	126.400	1,79			
MOLISE	21.089	2.253	0,42	12.384	4,23	35.726	0,61	20.961	6.078	0,44	5.541	4,13	32.580	0,38	22.942	4.110	0,45	3.136	0,54	30.188	0,43			
CAMPANIA *	583.700	102.751	11,58	1.000	0,34	687.451	11,71	581.000	102.936	12,12	1.000	0,75	684.936	12,16	624.700	129.756	12,37	0	0,00	754.456	10,69			
PUGLIA	243.405	616	4,83	0	0,00	244.021	4,16	245.596	25.364	5,12	0	0,00	270.960	4,81	242.198	22.924	4,80	0	0,00	265.122	3,76			
BASILICATA	56.034	15.883	1,11	9.082	3,10	80.999	1,38	54.839	10.328	1,14	8.579	6,39	73.746	1,31	62.631	9.653	1,24	10.502	1,80	82.786	1,17			
CALABRIA	154.825	0	3,07	6.000	2,05	160.825	2,74	134.903	0	2,81	2.885	2,15	137.788	2,45	115.789	615.035	2,29	224	0,04	731.048	10,36			
TOTALE (D)	5.040.127	535.015	100,00	293.103	100,00	5.868.245	100,00	4.794.128	706.556	100,00	134.219	100,00	5.634.903	100,00	5.049.792	1.425.590	100,00	582.139	100,00	7.057.521	100,00			

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

* In mancanza dei dati del 1999 e 2000 quelli riportati sono del 1998. Per la Campania la denominazione del settore è "trasporti e porti"

Al finanziamento della gestione corrente dei trasporti locali sono state assegnate risorse per 5.377,6 miliardi - corrispondenti alle somme stanziare per far fronte ai contributi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale ovvero per corrispondere i corrispettivi, a carico delle Regioni, previsti negli accordi di servizio stipulati nel corso dell'anno - che, evidenziando un aumento del 3% rispetto ai precedenti esercizi, rappresentano oltre il 46% delle risorse destinate al settore.

La tabella 124\REG registra l'andamento degli stanziamenti nel periodo 1998-2000 e rapporta il relativo ammontare alla quota regionale del Fondo Nazionale Trasporti del 1995 al fine di evidenziare, a seguito della soppressione dei finanziamenti statali di parte corrente [art. 3, comma 1, della legge n. 549/95], la quota di risorse regionali destinate al settore che, almeno nell'esercizio 1996, dovevano allinearsi alla consistenza dei trasferimenti soppressi.

I dati raccolti nella tabella mostrano un tendenziale incremento delle risorse che, rispetto all'ammontare del ex F.N.T. relativo all'esercizio 1995, registrano percentuali del 7,7% nel 1998, del 10,6% nel 1999 e del 3% nel 2000. I dati disaggregati per singole Regioni si presentano tuttavia non omogenei. Accanto infatti a Regioni che hanno significativamente incrementato gli stanziamenti - come l'Abruzzo, la Calabria e il Piemonte - si rilevano realtà come l'Umbria, il Molise e la Puglia che hanno destinato ai trasporti finanziamenti inferiori alla spesa storica, in passato posta a carico dell'ex F.N.T. Tali andamenti meritano attenta considerazione e ulteriori approfondimenti in relazione, da un lato, alla idoneità delle risorse, stanziare a garantire la stabilità nel livello dei servizi di fatto erogati su base locale e, dall'altro, alla correlazione della crescita degli stanziamenti con sostanziali variazioni quantitative dei servizi minimi.

TAB 124/REG

TRASPORTI PUBBLICI LOCALI											
ANNI 1998 - 2000											
Stanziamanti regionali e trasferimenti ex Fondo nazionale Trasporti 1995											
(in milioni di lire)											

REGIONI	Quota regionale ex F.N.T. 1995 (*) (a)	% (a) / (x)	1998			1999			2000		
			Stanziamanti regionali (b)	% (b) / (x)	% (b) / (a)	Stanziamanti regionali (c)	% (c) / (x)	% (c) / (a)	Stanziamanti regionali (d)	% (d) / (x)	% (d) / (a)
ABRUZZO	103.457	2,2	123.500	3,0	119,4	125.050	3,1	120,9	130.000	3,2	125,7
BASILICATA	58.826	1,2	57.140	1,4	97,1	62.780	1,5	106,7	64.360	1,6	109,4
CALABRIA	135.945	2,9	207.847	5,1	152,9	201.647	4,9	148,3	201.985	5,0	148,6
CAMPANIA	560.294	11,9	583.700	14,3	104,2	581.000	14,2	103,7	624.700	15,3	111,5
E. ROMAGNA	355.235	7,5	363.000	8,9	102,2	363.500	8,9	102,3	400.489	9,8	112,7
LAZIO	751.090	15,9	777.000	19,1	103,4	777.023	19,1	103,5	776.353	19,0	103,4
LIGURIA	222.737	4,7	222.000	5,4	99,7	223.200	5,5	100,2	355.046	8,7	159,4
LOMBARDIA	894.861	19,0	0	0,0	0,0	1002314	24,6	112,0	1007314	24,7	112,6
MARCHE	111.240	2,4	110.500	2,7	99,3	111.500	2,7	100,2	111.910	2,7	100,6
MOLISE	28.425	0,6	28.241	0,7	99,4	24.034	0,6	84,6	25.500	0,6	89,7
PIEMONTE	415.649	8,8	546.510	13,4	131,5	700.237	17,2	168,5	632.328	15,5	152,1
PUGLIA	291.485	6,2	249.100	6,1	85,5	251.700	6,2	86,4	248.579	6,1	85,3
TOSCANA	339.099	7,2	358.000	8,8	105,6	348.000	8,5	102,6	348.000	8,5	102,6
UMBRIA	68.582	1,5	66.002	1,6	96,2	66.002	1,6	96,2	68.567	1,7	100,0
VENETO	381.667	8,1	385.603	9,5	101,0	382.500	9,4	100,2	382.500	9,4	100,2
TOTALE (x)	4.718.592		4.078.143		86,4	5.220.487		110,6	5.377.631		114,0

Fonte: dati di rendiconto (anni vari)

(*) Al netto del Fondo di riequilibrio

5.3.2. *La questione dei disavanzi pregressi*

La situazione dei debiti pregressi accumulati dalle aziende del sistema di trasporto pubblico rappresenta un elemento di criticità che ha reso necessari provvedimenti di rifinanziamento e di ripiano di almeno una parte dei disavanzi sia da parte dello Stato che da parte delle Regioni che, nei precedenti esercizi, hanno fatto ricorso anche a risorse proprie, reperite attraverso l'assunzione di mutui a carico del bilancio regionale [D.L. n. 310/90 convertito dalla legge n. 403/90 e D.L. n. 485/92 convertito dalla legge n. 32/93].

In relazione ai disavanzi riferiti al periodo 1987-1993, certificati dalle Regioni in 11.714 miliardi⁷², è stata adottata la legge n. 204/95, con cui lo Stato ha previsto il concorso alla copertura con un contributo decennale di 730 miliardi annui [cui si aggiungono 70 miliardi destinati alle Regioni Lazio e Campania], dei quali sono state erogate quote destinate a ripianare un deficit pari a 4.042 miliardi. Tali risorse, limitate a far fronte ad un massimo del 60% dei disavanzi certificati, sono stati concessi a seguito dell'approvazione da parte degli enti concedenti [enti locali e Regioni] di piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio delle aziende e condizionati al conseguimento di un miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi di esercizio.

Gli esercizi 1994-1996 si sono chiusi invece con un disavanzo pari a 5.244,8 miliardi⁷³, che ha trovato parziale copertura, a decorrere dall'esercizio 1998, con i contributi previsti dalla legge 18 giugno 1998, n. 194 [80 miliardi per l'anno 1998 e 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999 in contributi annuali per 15 anni].

Le condizioni e le modalità per l'assegnazione e l'erogazione del 50% del contributo straordinario si pongono in una logica di continuità con le disposizioni attuative della precedente legge n. 204/95. Il restante 50% viene, invece, ripartito solo tra le Regioni che conseguono una copertura dei disavanzi inferiore al 30%. Il contributo statale che invece eccede il 30% dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996 può essere utilizzato dalle Regioni interessate per il miglioramento del trasporto pubblico locale.

⁷² Al netto dei mutui contratti dalle Regioni e dei finanziamenti straordinari previsti dalla legge n. 32 del 1993.

⁷³ Al netto della quota coperta dalle Regioni in base all'art. 1, comma 163 della legge 23 dicembre 1996, n. 662 [che ha autorizzato le Regioni e gli enti locali a contrarre mutui con istituti di credito diversi dalla Cassa Depositi e Prestiti per la copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto relativi al biennio 1995-1996].

Al netto di tale ultimo contributo, diretto a ripianare un deficit pari a 1.622,8 miliardi, i disavanzi residui a carico delle aziende ammontano a circa 4.625 miliardi cui devono aggiungersi i disavanzi non ancora certificati relativi al triennio 1998-2000.

Tale situazione di crisi ha indotto il legislatore ad intervenire nuovamente con la recente legge 7.12.1999, n. 472 “Interventi nel settore dei trasporti” che, al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, ha previsto un ulteriore contributo quindicennale di lire 35 miliardi a decorrere dal 1999 con cui lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati relativi all’anno 1997, autorizzando, anche in tal caso, le Regioni più virtuose ad utilizzare per investimenti la quota eccedente il 30% del disavanzo.

Con la legge n. 388/2000 [finanziaria 2001] è stato previsto un ulteriore contributo straordinario, pari a 1.500 miliardi, di cui solo 78 miliardi destinati per il ripiano del disavanzo di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per il 1999, mentre la legge n. 448/2001 [finanziaria 2002] ha confermato la facoltà delle Regioni di ricorrere alla contrazione di mutui, già autorizzati, per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale limitatamente agli esercizi 2000 e precedenti⁷⁴.

Come emerge dall’analisi appena effettuata, nonostante il proseguimento dell’azione per il risanamento delle aziende di trasporto pubblico, l’andamento dei disavanzi continua a far registrare valori elevati.

Le ragioni del disavanzo - che si riassumono nella nuova crescita e nell’alta rigidità dei costi in particolare per il personale e per i consumi, nel versamento dell’IRAP [da cui le imprese esercenti il trasporto pubblico locale erano state esentate nel 1998], nella ancora contenuta crescita ricavi da traffico in presenza della recente ripresa dell’utilizzo del servizio pubblico, negli squilibri dell’offerta in zone a bassa densità abitativa e non ultimo nei fenomeni di congestione del traffico soprattutto nei centri urbani che, riducendo la velocità di esercizio, incrementa l’uso della vettura privata - rappresentano i principali elementi di criticità cui, nella prospettiva dello svolgimento delle nuove gare, sia le singole aziende che gli enti territoriali dovranno cercare di ovviare nel periodo transitorio.

⁷⁴ L’art. 27, comma 14 della legge n. 448/2001 consente altresì la facoltà di contrarre mutui per il finanziamento degli oneri derivanti dai contratti di servizio stipulati entro il 31 ottobre 2001.

Tali considerazioni trovano conferma nell'andamento complessivo dei risultati aziendali delle imprese di trasporto pubblico locale⁷⁵.

Sotto il profilo della razionalizzazione dei servizi gli interventi operati su entrambi i fattori della produzione [le risorse umane e le vetture] hanno consentito di accrescere l'offerta del servizio di trasporto in termini di posti.km e di autobus.km.

Sul versante finanziario invece i costi di gestione - dei quali peraltro la componente più rilevante rimane la spesa per il personale - vengono stimati nuovamente in crescita, anche a seguito del rinnovo del contratto collettivo di lavoro degli autoferrotranviari, mentre prosegue un, sia pur limitato, incremento dei ricavi, legato al progressivo miglioramento della quota di domanda soddisfatta dalle autolinee di interesse regionale [dai 27,1 miliardi di passeggeri.km del 1995 si registrano i 27,5 miliardi del 1998 e si stimano 28,4 miliardi nel 1999].

Tale andamento, pur avendo consentito nell'ultimo biennio un miglioramento complessivo della redditività delle aziende, non offre tuttavia margini sufficienti a contenere, nel complesso, le perdite di esercizio come risulta dalla sostanziale stabilità del rapporto proventi-costi.

La prossima apertura al mercato, prevista in alcune realtà regionali anche prima del 31.12.2003, rende pertanto necessario affrontare i problemi legati all'equilibrio finanziario delle imprese, alle dinamiche del costo del lavoro, all'aumento dell'efficienza e al migliore rapporto con l'utenza attraverso strategie che rendano maggiormente competitivo il trasporto pubblico.

5.4. Lo stato di attuazione della normativa regionale

5.4.1. La programmazione e i servizi minimi

In attuazione del quadro normativo nazionale e regionale in quasi tutte le Regioni è stata avviata la predisposizione degli atti di programmazione, di competenza del Consiglio Regionale, destinati ad individuare l'ammontare e i criteri di ripartizione delle risorse stanziare per il settore ed a definire la rete, la quantità e gli standard di qualità dei servizi minimi e dei servizi aggiuntivi.

⁷⁵ I principali indicatori economici e di produttività sono tratti dal Conto Nazionale Trasporti 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione relativi all'esercizio 1998-1999.

Sono tuttavia poche le realtà regionali ove tale processo è giunto a conclusione. Solo le Regioni Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Marche ed Emilia Romagna hanno infatti già adottato i piani regionali di trasporto, la Regione Umbria ha approvato, in sede di Giunta, i contenuti da sottoporre al Consiglio Regionale e la Regione Lombardia ha approvato una proposta di indirizzi per la formulazione del Piano regionale; in tutte le altre Regioni il piano trasporti risulta ancora in via di definizione.

La mancanza di tale fondamentale atto, oltre ad rallentare l'attività di programmazione a livello provinciale, non consente la regolazione di aspetti fondamentali per il concreto avvio della liberalizzazione del settore, come: la rete e l'organizzazione dei servizi, l'integrazione modale e tariffaria, le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, le modalità di determinazione delle tariffe, le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico, il sistema di monitoraggio dei servizi.

Con riferimento alla definizione dei servizi minimi le procedure previste nelle relative disposizioni regionali evidenziano una certa disomogeneità. In alcune realtà regionali la definizione dei servizi viene effettuata in base ad un indice parametrico di offerta calcolato in base alla domanda di mobilità [Piemonte]; in altre è previsto il ricorso ad una Conferenza di servizi appositamente costituita [Toscana e Puglia]; in altre ancora i servizi minimi riguardano solo i comuni con popolazione superiore a quindicimila abitanti o che già posseggono un servizio di trasporto [Puglia]; nelle altre Regioni infine l'individuazione dei servizi minimi si effettua nell'ambito della programmazione triennale o in base ad accordi tra Regione e Province.

Sono tuttavia solo nove⁷⁶ le Regioni che hanno finora concluso le relative procedure – talvolta adottando moduli semplificati per facilitare il processo di riforma⁷⁷ - individuando nella maggior parte dei casi le risorse economiche necessarie, i chilometri minimi e le ore di servizio da realizzare annualmente; solo in due casi sono stati precisati i percorsi delle singole linee e in quattro casi è stato predisposto un dettagliato programma di esercizio.

⁷⁶ Basilicata, Emilia Romagna, Liguria, Lazio, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Veneto. A tali Regioni deve aggiungersi il Friuli Venezia Giulia che ha approvato un provvedimento assimilabile all'individuazione dei servizi minimi.

⁷⁷ In alcune Regioni sono stati individuati i servizi minimi al di fuori dei Programmi Regionali ovvero senza la collaborazione degli Enti Locali.

Le ipotesi di servizi minimi già approvate, alcune delle quali limitate ai soli servizi automobilistici [Basilicata, Liguria, Marche, Toscana e Veneto], non evidenziano significative divergenze in termini quantitativi rispetto ai servizi già finanziati [solo in due Regioni si registra una significativa crescita della produzione] in linea, peraltro, con una ripartizione delle risorse disponibili secondo il criterio della spesa storica.

La difficoltà di individuare le risorse necessarie sulla base delle esigenze di mobilità dei cittadini [come sotteso alle disposizioni del decreto Burlando in tema di servizi minimi], trova giustificazione, da un lato, nella scarsità e nell'incertezza delle risorse pubbliche disponibili, anche alla luce degli oneri derivanti dalla firma del nuovo contratto del personale appartenente al settore e, dall'altro, nella necessità di un periodo di transizione necessario per sviluppare le conoscenze necessarie a gestire il complesso processo di liberalizzazione del settore stesso.

Il ritardo nella individuazione dei servizi minimi ha naturalmente influenzato anche la predisposizione del programma triennale dei servizi che, rappresentando in alcune realtà regionali un passaggio successivo, è stato approvato solo da cinque delle Regioni che già avevano definito l'ipotesi dei servizi minimi.

5.4.2. La politica tariffaria

Le scelte legislative operate dalle Regioni in relazione alla struttura e alle modalità di determinazione delle tariffe nonché in relazione alla effettiva attuazione di un processo di integrazione tariffaria e vettoriale evidenziano una certa uniformità.

Sotto il primo aspetto le leggi di settore assegnano alle Regioni il compito di fissare criteri e indirizzi per la determinazione delle tariffe ma, nella maggior parte dei casi, non offrono indicazioni nè criteri che servano da guida per una determinazione delle tariffe tali da assicurare un adeguamento automatico alle modifiche delle condizioni contrattuali.

Solo la legge della Regione Puglia ha infatti dato attuazione alla previsione dell'art. 18, comma 2, lett. g) del Decreto Burlando richiamando il criterio del *price cap* di cui all'art. 2 della legge n. 481/1995, mentre la legge della Regione Veneto, pur non accogliendo formalmente il citato criterio, prevede meccanismi di aggiornamento delle tariffe agganciati al tasso di inflazione o a significative variazioni di costo.

Migliore è invece la situazione sul fronte dell'integrazione tariffaria ove nella maggioranza dei Comuni capoluogo e delle Province sono state istituite forme di integrazione tariffaria, anche se limitate ad alcuni gestori e talvolta realizzate solo per singole linee, mentre a livello regionale si registrano solo limitate ipotesi di sistemi di integrazione tariffaria e vettoriale, dotati peraltro di efficacia limitata.

Un effettivo sistema di integrazione regionale dovrebbe infatti consentire, con un unico titolo di viaggio, l'utilizzazione di tutta la rete dei trasporti pubblici su gomma e su ferro, inclusi quelli urbani, in determinate zone e in tutta la ^{Regione}, senza differenze di costo tra l'uso di uno o più vettori.

Una integrazione di questo tipo esiste solo nelle province di Trento e Bolzano ove, a fini di controllo, sono stati installati computer a bordo di autobus e nelle stazioni e introdotti titoli di viaggio a banda magnetica.

Analoghe politiche di integrazione tariffaria, previste in quasi tutte le Regioni, sono state concretamente avviate solo nel Lazio [ove il sistema Metrebus include tutti i servizi extra urbani su ferro e su gomma e quelli urbani di Roma], in Toscana [ove è stato introdotto il progetto denominato "Pegaso" che ha come obiettivo la definizione di un sistema tariffario e vettoriale unitario da applicare sulla rete del servizio di trasporto pubblico di competenza regionale di media-lunga distanza e la definizione di un sistema tariffario integrato fra reti extraurbane di competenza regionale e le reti urbane delle principali città], in Piemonte [Piemonte integrato], in Campania [ove la Giunta Regionale ha avviato, nell'area metropolitana di Napoli, una politica di integrazione tariffaria propedeutica alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato], in Emilia Romagna [ove è stato definito il sistema tariffario integrato magnetico zonale che gli enti locali hanno assunto l'impegno di attuare entro il corrente anno], in Friuli Venezia Giulia ed, a titolo sperimentale, in Basilicata [limitatamente ai soli servizi extraurbani su gomma], in Umbria, in Abruzzo e in Lombardia [ove è stato introdotto un unico titolo di viaggio per i servizi ferroviari dei due gestori presenti].

5.4.3. *L'attività di regolazione*

L'approvazione da parte della Regione dei contratti tipo - come previsto nelle leggi regionali di settore - e la successiva formalizzazione dei contratti di servizio nei bacini di traffico interessati rappresentano il passaggio successivo diretto ad introdurre

una più dettagliata disciplina dei rapporti tra amministrazioni concedenti e società gerenti ed a consentire ai gestori di conoscere preventivamente le risorse destinate al servizio ad essi affidato.

Tuttavia solo in alcune realtà regionali si è già proceduto in tal senso⁷⁸, mentre sono ancora molti i gestori che svolgono i servizi sulla base delle originarie concessioni dal momento che solo una metà degli enti locali ha provveduto alla stipula dei relativi contratti, molti dei quali spesso ancora provvisori, quindi legati al periodo transitorio [contratti-ponte⁷⁹], e comunque subordinati quasi esclusivamente al previo affidamento diretto dei servizi pubblici ad essi riferiti, ancora possibile fino al 2003.

Sotto il profilo contenutistico il quadro offerto dai contratti e dagli accordi stipulati evidenzia una crescente attenzione alla qualità del servizio offerto. In quasi tutti gli atti in vigore⁸⁰ sono previsti obblighi di qualità, già sostanzialmente indicati nelle Carte dei servizi [ove attuate], relativi alla regolarità, comfort, pulizia, puntualità, sicurezza ed informazione; meno diffuse sono invece le rilevazioni del grado di soddisfazione dell'utenza che, ove previste, vengono generalmente effettuate solo dal gestore.

In coerenza con le disposizioni comunitarie e nazionali in base alle quali i contratti di servizio devono garantire la copertura di bilancio delle società di trasporto attraverso un progressivo incremento del rapporto tra i ricavi del traffico e i costi operativi, in tutti i contratti e gli accordi stipulati sono state inserite clausole volte ad assicurare il rispetto dell'indice, previsto dal decreto burlando, dello 0,35 al netto dei costi di infrastruttura.

Molte Regioni hanno inoltre previsto di determinare le tariffe o dimensionare i contributi in funzione di questo obiettivo, ricollegando inoltre al mancato raggiungimento della soglia prevista la stessa decadenza del contratto ovvero la possibilità di beneficiare di un periodo transitorio subordinato all'attuazione di un piano di risanamento⁸¹.

⁷⁸ Nelle Regioni Abruzzo, Calabria, Emilia Romagna, Molise e Umbria non sono ancora stati stipulati contratti di servizio.

⁷⁹ Come nelle Regioni Puglia e Umbria

⁸⁰ Con l'eccezione della Provincia di Bolzano, della Sicilia, della Sardegna e in parte della Puglia.

⁸¹ Lazio, Puglia, Calabria.