

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).

Tale ammontare ha trovato parziale copertura, a decorrere dall'esercizio 1998, con i contributi previsti dalla legge 18 giugno 1998, n. 194, le cui risorse (80 miliardi per l'anno 1998 e 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999 in contributi annuali per 15 anni) sono state ripartite tra le Regioni con il decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero del Tesoro n. 3636 del 19 novembre 1998.

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 (soltanto sei Regioni sono ad oggi in attivo: Emilia Romagna, Marche, Piemonte, Puglia, Umbria e Veneto).

Al netto di tale ultimo contributo (del quale sono state erogate le prime tre rate), diretto a ripianare un deficit pari a 1.622,8 miliardi, i disavanzi residui a carico delle aziende ammontano a circa 3.622 miliardi, cui devono aggiungersi il disavanzo relativo all'esercizio 1997 pari a 1.003 miliardi e i disavanzi non ancora certificati relativi agli esercizi 1998 e 1999.

Tale situazione di crisi ha indotto il legislatore ad intervenire nuovamente con la 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, prevede 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, infine, previsto un ulteriore contributo straordinario, pari a 1.500 miliardi, per il ripiano del disavanzo di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per il 1999 e per le regolazioni debitorie dei disavanzi delle ferrovie concesse e in ex gestione commissariale maturati alla data del 31 dicembre 2000.

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

Le ragioni del disavanzo - che si riassumono nell'alta rigidità dei costi in particolare per il personale, nella limitata crescita degli introiti causata dalla costante diminuzione dei viaggiatori, dagli squilibri dell'offerta in zone a bassa densità abitativa e non ultimo dai fenomeni di congestione del traffico soprattutto nei centri urbani che, riducendo la velocità di esercizio, incrementa l'uso della vettura privata - trovano conferma nell'andamento complessivo dei risultati aziendali delle imprese di trasporto pubblico locale²⁰.

La riforma del settore, avviata con la legge n.549/95, e il passaggio, in prospettiva, da un mercato protetto al libero mercato sembrano aver indotto la generalità delle

²⁰ I principali indicatori economici e di produttività sono tratti dal Conto Nazionale Trasporti 1999 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

aziende ad intraprendere una strategia di razionalizzazione dei servizi e di contenimento dei costi.

Sotto il primo aspetto gli interventi operati su entrambi i fattori della produzione del servizio di trasporto (le risorse umane e le vetture) hanno consentito di mantenere sostanzialmente stabile l'offerta del servizio di trasporto in termini di posti.km e di autobus.km, mentre sul versante finanziario la riduzione dei costi di esercizio, avviata dal 1996, dovrebbe consentire il raggiungimento di un risultato di esercizio prossimo al previsto 0,35% (era del 30,6% nel 1996 e stimato del 31,4% nel 1997)²¹.

A fronte della diminuzione dei costi - dei quali peraltro componente più rilevante rimane la spesa per il personale che, pur diminuendo in valore assoluto, continua a rappresentare un elemento piuttosto rigido dei costi di produzione - deve però evidenziarsi una limitata crescita dei ricavi, legata alla flessione della domanda soddisfatta dalle autolinee di interesse regionale (29,1 miliardi di passeggeri.km nel 1990 a fronte di 26 miliardi stimati nel 1998)²² e al progressivo squilibrio tra domanda e offerta.

In considerazione della prevedibile lievitazione dei costi (in particolare nei consumi di autotrazione per effetto dei notevoli incrementi del costo del gasolio) e alla imminente apertura al mercato sarà in ogni caso necessario proseguire nel processo di riduzione delle spese, procedendo di pari passo alla realizzazione di investimenti soprattutto legati al rinnovo del parco autobus, al fine di migliorare la qualità del servizio offerto alla collettività.

²¹ I dati più recenti tratti dal sito internet della Federtrasporti, fermi comunque al 1997, evidenziano un rapporto proventi costi del 28,1% nel 1996 e del 28,6% nel 1997.

²² I dati trattati dal sito internet della Federtrasporti evidenziano tuttavia una leggera ripresa nel triennio 1995-1997.

La necessità di non trascurare tutte le determinanti del successo competitivo rende infatti necessario contemperare la riduzione dei costi con il controllo sulla qualità e la sicurezza dei servizi offerti.

L'opportunità di promuovere una politica dei trasporti volta a migliorare la qualità del servizio offerto alla collettività, oltre ad incrementare l'efficacia (e quindi la redditività) delle singole aziende, sembra inoltre rispondere concretamente alle esigenze di mobilità della popolazione, in considerazione del fatto che lo stato attuale della domanda di trasporto, colta a livello strutturale tramite l'analisi degli spostamenti pendolari per motivi di studio o di lavoro²³, evidenzia non tanto una crescita significativa della domanda quanto una progressiva rinuncia a servirsi del mezzo pubblico.

3.4. Programmi di investimento nel settore dei trasporti pubblici locali

In coerenza con le esigenze appena evidenziate, dai dati di rendiconto emerge un avanzato stato di realizzazione dei programmi già finanziati e, nel complesso, un rapido avvio del nuovo programma di investimenti nel settore del trasporto pubblico locale su gomma, ai sensi della legge n. 194/98.

Con riferimento agli investimenti già attivati, i dati di rendiconto confermano un rapido smaltimento dei residui e il buon utilizzo delle risorse derivanti dai più volte aggiornati programmi di ripartizione dei contributi destinati al finanziamento degli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale.

Con riferimento al programma di investimento previsto dalla legge n. 194 del 1998 "Interventi nel settore dei trasporti", l'art. 2, comma 5 ha autorizzato le Regioni a statuto

²³ Cfr. Conto Nazionale Trasporti 1997 - Ministero dei Trasporti e della Navigazione

ordinario a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da più di 15 anni nonché all'acquisto di altri mezzi pubblici, tra i quali mezzi di trasporto pubblico a trazione elettrica, da utilizzare all'interno di centri storici e delle isole pedonali, e autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale.

Ai mutui contratti ai sensi del citato art. 2, comma 5 lo Stato concorre con un contributo quindicennale di lire 20 miliardi per l'anno 1997, 146 miliardi per l'anno 1998 e 195 miliardi a decorrere dall'anno 1999, ripartiti tra le Regioni con Decreto Interministeriale n. 3158 del 20.10.98 ed erogati (limitatamente alle quote 1998 e 1999) con successivo decreto del 25 ottobre 1999.

A seguito di tali assegnazioni le Regioni hanno assunto mutui per oltre 1.539,5 miliardi, approvando il relativo programma di investimento che, tuttavia, risulta avviato in concreto solo da alcune Regioni (cfr. tabella).

Il completamento di tale programma di investimenti, unito alla dismissione di un pari numero di vetture in servizio da più di 15 anni, consentirà in ogni caso, un considerevole miglioramento dell'indice di obsolescenza di mezzi costituenti il parco vetture a disposizione delle aziende operanti nelle Regioni, la cui età media supera ancora gli 11-12 anni.

TAB 85/REG

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

(in miliardi)

REGIONI	%	ASSEGNAZIONI 1998	ASSEGNAZIONI 1999	STANZIAMENTI	esercizio	IMPEGNI	PAGAMENTI
ABRUZZO	3,3	5,5	6,5	52,0	2001	0,0	0,0
BASILICATA	2,9	4,8	5,7	59,3	1999	0,0	0,0
CALABRIA	3,5	5,7	6,7	0,0	1999	0,0	0,0
CAMPANIA	11,1	18,6	21,8	0,0	1999	0,0	0,0
E. ROMAGNA	6,9	11,3	13,4	138,1	1999	0,0	0,0
LAZIO	13,9	23,0	27,0	278,0	1998	0,0	0,0
LIGURIA	5,0	8,3	9,8	100,0	1999	99,0	0,0
LOMBARDIA	15,1	25,0	29,3	134,0	2000	0,0	0,0
MARCHE	3,5	5,8	6,8	84,0	1999	34,0	8,0
MOLISE	1,7	2,8	3,3	28,3	2000	0,0	0,0
PIEMONTE	8,6	14,2	16,7	177,0	2000	0,0	0,0
PUGLIA	6,7	11,0	12,9	113,8	1999	0,0	0,0
TOSCANA	7,7	12,8	15,0	163,0	1999	112,0	0,0
UMBRIA	2,3	3,8	4,4	46,0	1999	4,6	0,0
VENETO	8,0	13,4	15,7	166,0	1999	0,0	0,0
TOTALE GENERALE	100,0	166,0	195,0	1539,5		249,6	8,0

Fonte: dati di rendiconto (anni vari)

3.5. Il trasporto ferroviario

Il settore delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa, anch'esso interessato dalla riforma del trasporto pubblico locale, riveste particolare importanza, soprattutto per il trasporto pendolare su ferro.

Con la legge n. 662/96 il legislatore ha espressamente disposto l'affidamento alle Ferrovie dello Stato della ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale governativa e della gestione per un periodo massimo di tre anni²⁴, mentre i servizi ferroviari in concessione sono stati direttamente inclusi nella delega prevista dall'art. 4 della legge n. 59/97.

Il d.lgs di attuazione n.422/97 e successive modifiche ha quindi delegato alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione di tali gestioni a decorrere, per i primi, entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione (comunque entro il 1 gennaio 2000) e, per i secondi, a partire dal 1 gennaio 1998 (e comunque entro il 1 gennaio 2000).

Le Regioni subentrano allo Stato quali concedenti sulla base di accordi di programma diretti a definire, in particolare, il trasferimento dei beni e delle infrastrutture alle Regioni, il finanziamento diretto al risanamento tecnico economico di cui all'art. 86 del DPR n. 616/77 per le ferrovie in concessione e l'entità delle risorse finanziarie da destinare alle Regioni al fine di garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da Regioni ed enti locali, l'attuale livello dei servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.

²⁴ La legge ha a tal fine previsto la predisposizione e attuazione di un piano di ristrutturazione delle aziende stesse che mira a configurarle come vettori operanti nell'ambito del trasporto pubblico locale con pareggio di bilancio sulla base di entrate provenienti da tariffe e da contribuzioni pubbliche (connesse ai soli servizi di TPL).

Ai sensi dell'art. 9 del citato d.lgs n. 422/97, con decorrenza 1 giugno 1999 sono inoltre delegati alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato di interesse regionale e locale.

Nel corso dell'esercizio 2000 sono stati siglati tutti gli accordi di programma e, con due D.P.R. del 16 dicembre 2000, si è provveduto ad individuare e trasferire alle Regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e i compiti conferiti ai sensi degli art.8 e 12 del d.lgs. n. 422/97 (ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato e ferrovie in gestione commissariale governativa) e degli art. 9 e 12 del d.lgs n. medesimo (ferrovie in concessione alle Ferrovie dello Stato).

Proprio in vista di tale definitivo trasferimento la già citata legge finanziaria per il 2001 ha stanziato 1.500 miliardi per far fronte, oltre ai disavanzi delle aziende di trasporto relative al 1999, alle regolazioni debitorie dei disavanzi delle ferrovie concesse e in gestione governativa maturati alla data del 31 dicembre 2001.

I dati forniti dal Ministero dei trasporti fanno registrare infatti, al netto dei mutui contratti ai sensi della legge n.194/98 e della più recente 472/99, ancora 812,2 miliardi di disavanzi da ripianare evidenziando valori sempre piuttosto elevati nonostante il proseguimento dell'azione per il risanamento delle aziende di trasporto pubblico e il cospicuo ammontare delle sovvenzioni di esercizio erogate dallo Stato (cresciute nell'esercizio 2000 di oltre il 58%).

Per assicurare poi la alla copertura dei disavanzi maturati a decorrere dal conferimento delle funzioni, al netto degli interventi di uguale misura già disposti dal

legislatore, l'art. 8, comma 6 del d.lgs n. 422/97 rinvia a successivi provvedimenti legislativi.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TAB 85 bis/REG

DISAVANZI DI ESERCIZIO DELLE AZIENDE IN GESTIONE GOVERNATIVA
E IN CONCESSIONE DAL 1994 AL 2000L 31.12.2000

AZIENDE	DISAVANZI 94-2000 AL NETTO SOV.VNE	RESIDUI DISAVANZI AL 31.12.93 AL NETTO L.204/95	TOTALE DISAVANZI AL 31.12.2000	MUTUO LEGGE 194/97	MUTUO LEGGE 472/99	RIP. MI B. PER GESTIONI GOVERNATIVE	VARIAZIONI RESIDUI-PESTE RETTIFICATIVE CONTRIB. REGIONALI	RESIDUO DISAVANZO AL 31.12.2000 DA RIPIANARE
REGIONE PIEMONTE								
1 CANAVESANA	18.617.375.882	755.969.040	19.373.344.922	22.649.062.782	3.448.541.445			13.620.336.686
2 TORINO CERES	20.344.595.991							
3 DOMODOSSOLA CONF. SVIZZERO	-612.000.000							
TOTALI PER ANNO REGIONALI	38.349.971.873	755.969.040	39.105.940.913	22.649.062.782	3.448.541.445	0	0	13.008.336.686
REGIONE LOMBARDIA								
4 NORD MILANO-BRESCIA EDOLO	336.438.091.805	7.723.198.887	344.161.290.692	235.984.753.178	40.333.215.907			67.843.321.607
TOTALI PER ANNO REGIONALI	336.438.091.805	7.723.198.887	344.161.290.692	235.984.753.178	40.333.215.907	0	0	67.843.321.607
REGIONE LIGURIA								
5 GENOVA CASSELLA	5.686.081.199	-63.079.099	5.623.002.100	2.663.801.333	790.833.442	159.165.552	21.649.961	1.987.551.812
8 FUNIVIA SAVONA S.GIUSEPPE	27.410.211.384	269.778.642	27.679.990.026	20.291.311.971	3.731.060.420			3.637.617.635
TOTALI PER ANNO REGIONALI	33.096.292.583	206.699.543	33.302.992.126	22.955.113.304	4.521.893.862	159.165.552	21.649.961	5.645.169.447
REGIONE VENEZIA								
7 FERROVIE VENETE	16.204.519.395	116.724.949	16.321.244.344	8.053.871.703	1.951.176.208	461.959.694	85.596.364	5.768.640.375
TOTALI PER ANNO REGIONALI	16.204.519.395	116.724.949	16.321.244.344	8.053.871.703	1.951.176.208	461.959.694	85.596.364	5.768.640.375
REGIONE EMILIA ROMAGNA								
8 PADANE	12.356.105.164	3.946.573.658	16.302.678.822	12.033.956.780	2.139.304.074	145.734.742	163.846.303	1.819.836.923
9 BOLOGNA PORTOMAGGIORE	4.457.053.055	-244.881.673	4.212.171.382	1.820.487.343	159.064.891	167.829.710	-30.954.523	2.095.743.961
10 FERROVIA SUZZARA FERRARA	14.792.326.304	53.820.613	14.846.046.917	7.698.400.727	2.261.135.119	337.639.924	212.702.030	4.336.169.117
11 MODENA SASSUOLO	4.687.097.055	112.712.849	4.799.809.904	3.826.373.900	614.054.418			359.381.586
12 CASALECCHIO VIGNOLA	-201.727.000	103.699.493	-98.027.507	84.843.719	0			-182.871.226
13 FERROVIE REGGIANE	7.973.449.513	141.196.199	8.114.645.712	6.985.433.986	898.470.731			230.740.998
TOTALI PER ANNO REGIONALI	44.064.204.091	4.113.121.139	48.177.325.230	32.449.496.455	6.072.029.233	651.204.376	345.593.810	8.659.001.356
REGIONE TOSCANA								
14 LA FERROVIARIA ITALIANA	12.223.073.968	0	12.223.073.968	4.999.660.601	527.907.413			6.695.505.954
TOTALI PER ANNO REGIONALI	12.223.073.968	0	12.223.073.968	4.999.660.601	527.907.413	0	0	6.695.505.954
REGIONE UMBRIA								
15 CENTRALE UMBRA	28.898.103.181	399.087.854	29.297.191.035	15.713.601.950	3.297.806.910	733.945.934	386.815.371	9.165.020.670
TOTALI PER ANNO REGIONALI	28.898.103.181	399.087.854	29.297.191.035	15.713.601.950	3.297.806.910	733.945.934	386.815.371	9.165.020.670
REGIONE LAZIO								
16 ROMA LIDO	195.736.561.635	12.397.396.547	195.736.561.635	236.351.620.990	50.554.990.334			93.908.145.767
17 ROMA VITERBO	96.564.032.846							
18 ROMA PANTANO	76.116.866.063							
TOTALI PER ANNO REGIONALI	368.417.460.544	12.397.396.547	380.814.857.091	236.351.620.990	50.554.990.334	0	0	93.908.145.767
REGIONE ABRUZZO								
19 ADRIATICO SANGRITANA	38.861.868.217	238.157.298	39.100.025.515	8.889.749.062	9.971.607.850	1.675.455.342	-2.358.740.430	20.921.953.691
20 PENNE PESCARA	11.103.734.947	2.175.046.905	13.278.781.852	6.889.295.241	760.880.178	321.778.508	1.288.675.443	4.018.152.482
TOTALI PER ANNO REGIONALI	49.965.603.164	2.413.204.203	52.378.807.367	15.779.044.303	10.732.488.028	1.997.233.850	-1.070.064.987	24.940.106.173
REGIONE CAMPANIA								
21 ALIFANA BENEVENTO-NAPOLI	53.440.333.428	1.273.519.829	54.713.853.257	30.225.444.280	6.636.191.194	1.390.636.057	-903.841.274	17.365.323.000
22 CIRCUMVESUVIANA	353.816.480.532	71.144.974.415	404.961.454.947	188.221.138.300	55.849.483.464	11.602.973.441	4.397.771.136	144.890.088.606
23 CUMANA	20.122.391.515	439.866.175	20.562.257.690	15.237.800.895	1.945.460.097			3.378.996.698
24 CIRCUMFLEORA	15.990.973.692	284.223.869	16.275.197.561	12.634.365.189	1.435.590.699			2.205.341.673
TOTALI PER ANNO REGIONALI	423.370.079.167	73.142.584.288	496.512.663.455	246.318.748.664	68.866.725.454	12.993.609.498	3.493.929.862	167.839.649.977
REGIONE CALABRIA								
25 FERROVIE della CALABRIA	217.857.380.598	20.451.100.727	238.308.481.325	114.632.696.900	44.138.904.632	5.905.278.034	-109.518.307	73.741.120.066
TOTALI PER ANNO REGIONALI	217.857.380.598	20.451.100.727	238.308.481.325	114.632.696.900	44.138.904.632	5.905.278.034	-109.518.307	73.741.120.066
REGIONE PUGLIA								
26 APPULO LUCANE	156.470.704.757	2.214.524.678	158.685.229.435	90.201.875.750	22.507.088.499	3.272.079.845	1.844.664.194	40.859.521.147
27 FERROVIE DEL SUD EST	591.908.485.319	6.768.659.508	598.677.144.827	277.062.110.500	93.110.434.095	16.544.014.808	5.370.112.417	206.590.473.007
28 FERROVIE DEL GARGANO	10.253.358.153	75.846.474	10.329.204.626	3.792.638.598	1.443.719.774			5.092.846.254
29 BARI BARLETTA	26.919.335.620	695.190.059	27.614.525.679	14.273.273.805	2.920.534.321			10.420.717.553
TOTALI PER ANNO REGIONALI	785.551.883.848	9.754.220.719	795.306.104.567	385.329.898.653	119.981.776.689	19.816.094.653	7.214.776.611	262.963.557.941
REGIONE SICILIA								
30 CIRCUMETNEA	74.233.008.496	1.148.990.894	75.381.999.390	48.287.334.390	10.201.895.826	1.172.266.580	1.081.830.000	14.638.472.594
TOTALI PER ANNO REGIONALI	74.233.008.496	1.148.990.894	75.381.999.390	48.287.334.390	10.201.895.826	1.172.266.580	1.081.830.000	14.638.472.594
REGIONE SARDEGNA								
31 FERROVIE DELLA SARDEGNA	144.860.407.783	1.974.272.174	146.834.679.957	77.110.430.000	18.694.378.251	3.328.269.641	6.140.420.726	41.561.181.339
32 MERIDIONALI SARDE	45.019.795.887	135.045.650	45.154.841.537	19.469.100.780	9.051.682.566	1.271.366.448	-513.272.983	15.875.964.746
TOTALI PER ANNO REGIONALI	189.880.203.670	2.109.317.824	191.989.521.494	96.579.530.760	27.746.060.817	4.599.636.089	5.627.147.743	57.437.146.085
TOTALI PER ANNO	2.618.549.876.383	134.731.616.614	2.753.281.492.997	1.486.084.834.633	389.375.412.758	48.490.394.260	17.077.786.628	612.283.294.718

FONTE: Ministero dei trasporti

GESTIONI 605.635.213.536
 CONCESSIONE 202.960.463.547
 considerando il recupero Domodossola £ 612.000.000 e Casalecchio Vignola £ 182.871.226

4. Agricoltura

4.1. Il quadro generale

L'anno 1999 è stato interessato da importanti novità nel settore dell'agricoltura. Tappa fondamentale è stata l'approvazione della riforma della PAC, del resto preparata sin dal 1997 con Agenda 2000 all'interno del processo di revisione degli interventi a favore del settore primario.

Viene ridefinito il ruolo assegnato all'agricoltura nel contesto di una multifunzionalità riguardata quale presupposto di competitività europea, mentre un nuovo accento è posto sulla valorizzazione della qualità e salubrità dei prodotti agricoli e su un più deciso consolidamento della sostenibilità ambientale della produzione primaria unitamente a semplificazione gestionale e amministrativa.

Nel 1999 sono state altresì definite le indicazioni finanziarie per il periodo di programmazione 2000-2006 dei fondi strutturali e nel corso dell'anno sono stati poi varati i principali regolamenti nei quali si sostanzia la riforma del settore.

Sul piano interno della politica nazionale, il 1999 è stato un anno di intensa attività legislativa nel quadro dei provvedimenti attuativi della legge 59 del 1997 [Bassanini uno] e della legislazione di recepimento regionale²⁵.

Sui principali interventi si è già riferito lo scorso anno. Resta da dire di alcuni provvedimenti di sicuro rilievo per il versante regionale che hanno modificato l'assetto organizzativo di settori amministrativi in agricoltura.

²⁵ Per tali aspetti si è diffusamente riferito lo scorso anno con la *Relazione sulla gestione finanziaria delle Regioni a statuto ordinario* - anno 1998 e stime 1999, Parte III, paragrafo 1.

In primo luogo, l'istituzione della Agenzia per le erogazioni in agricoltura [AGEA] in sostituzione dell'AIMA. Aspetto di indubbio interesse è rappresentato dal trasferimento della funzione di organismo pagatore agli organismi regionali.

Da ricordare inoltre la ridefinizione delle competenze del Ministero delle politiche agricole e forestali [MIPAF] a seguito del d. lgs. 300/'99, con la perdita di quelle relative all'agro-industria, passate al Ministero dell'industria, commercio e artigianato e con spostamento al Ministero dell'ambiente di parte dei compiti in materia forestale.

Novità più rilevante del 1999 è stata la tanto attesa approvazione della legge pluriennale per il settore agricolo [l. 499/'99], che colma il vuoto che segue la scadenza della precedente legge 752 dell'86 [1986-1990] prorogata dalla 201 del 1990. Il principale strumento di programmazione agricola viene identificato nel Documento programmatico agricolo, agro-alimentare e forestale, nelle cui linee strategiche e operative confluiscono le indicazioni dei documenti programmatici di tutti i soggetti coinvolti. In particolare il DPA è costituito dai "programmi agricoli regionali" [art 2, comma 7, lett. a, legge 499/'99] e dai programmi regionali di formazione professionale per il settore primario [art 2, comma 7, lett. b, legge 499/'99].

4. 2. La disciplina nazionale di finanziamento delle attività e degli interventi regionali in agricoltura

Nella ricostruzione del quadro finanziario delle risorse assegnate alle Regioni per il settore primario va innanzitutto ricordato come proprio nell'anno 1999 abbia trovato esecuzione il d.lgs. 30 aprile 1998 n. 173. Tale provvedimento - nel dare esecuzione alla delega recata all'art. 55, comma 14, della finanziaria 1997 per il contenimento dei costi

di produzione e il rafforzamento strutturale delle imprese - ha previsto, a partire dal '99, lo stanziamento di 550 miliardi da utilizzare nell'arco temporale 1999-2002 e da allocare in apposito "fondo per lo sviluppo in agricoltura", appositamente istituito con l'art.25 della legge 144 del 1999. E' poi la legge 499/1999 [art. 2 comma 3] a destinare al fondo i primi 250 miliardi per l'esercizio 1999, mentre la 488/'99 [finanziaria 2000] ha rifinanziato detto fondo, nella misura di 100 miliardi annui per il triennio 2000-2002 [iscritti in tabella B]. Ulteriori finanziamenti sono previsti dal medesimo d. lgs. 173 agli articoli 13, 1° comma e 10, 4° comma²⁶.

Altro canale di finanziamento, a favore della finanza regionale con effetto sull'anno 1999, trova titolo nella legge 2 dicembre 1998 n. 423 che autorizza, ad integrazione dello stanziamento di cui all'art. 3, comma 8 della legge 549/1995, l'ulteriore spesa di 391 miliardi²⁷. Al riparto di tale assegnazione ha provveduto il CIPE con la delibera 9 febbraio 1999 n. 9, destinando alle Regioni: i) 90 miliardi per la realizzazione di programmi interregionali (vedi tabella di cui al punto A1); ii) 96,5 miliardi per azioni comuni con le Regioni per il miglioramento genetico, sia del bestiame che vegetale; iii) 87,95 miliardi per la copertura finanziaria delle rate dei mutui di miglioramento fondiario contratte dalle Regioni ex articolo 18, legge 984/1977, scadenti nel 1998.

²⁶ L'art.13 comma 1 del d.lgs.173/1998 prevede un programma di aiuti finanziari per lo sviluppo delle imprese di trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli la cui attuazione è stata possibile grazie al D. M. Politiche Agricole 21 marzo 2000. Il finanziamento di 60 mld. (più un cofinanziamento CE ex regolamento 951/1997) è assegnato alle Regioni che propongono programmi operativi conformi al regime di aiuti ritenuti ammissibili da un programma di interventi mirati redatto dal Ministero.

Infine l'art. 10 comma 4 del d.lgs 173/1998 ha trovato copertura finanziaria tramite specifica previsione al punto (d) della Delibera CIPE n. 9 del 19 febbraio 1999 che finanzia, con una contribuzione di 5 mld., i programmi operativi regionali intesi alla tutela della biodiversità.

²⁷ Ad integrare tale stanziamento per l'anno 1997 ha provveduto l'art. 14 della legge 23.5.1997 n. 135, autorizzando la spesa di 517 miliardi mediante utilizzazione dell'accantonamento in Tab. B, finanziaria 1997. Alla legge 578/'96 va riferita l'autorizzazione di spesa di pari ammontare per il '96.

Per quanto riguarda i programmi interregionali l'importo di 90 miliardi è stato ripartito nel modo seguente:

Agricoltura e qualità	12
Assistenza tecnica e settore zootecnico	28
Comunicazione ed educazione alimentare	10
Ristrutturazione del sistema delle statistiche agricole nazionali e regionali	10
Prove varietali	2
Supporti per il settore floricolo	2
Assistenza tecnica ed attività di studi e ricerche	1
Promozione commerciale	10
Sistema di interscambio tra i sistemi informativi	10
Attività per lo sviluppo dell'agricoltura biologica	5
TOTALE	90

Se si considera che gli aiuti previsti dal d.lgs. 173/1998 hanno trovato reale attuazione solo grazie all'art.2 comma 3 della legge 499/1999 e alla finanziaria 2000 che hanno finanziato, per un totale di 550 miliardi, il "fondo per lo sviluppo in Agricoltura" di cui all'art.25 della legge 144/1999, si deve ritenere che le risorse utilizzate dalle Regioni nel 1998 che non siano riconducibili a tributi propri o a fondi comunitari, siano ancora rinvenibili nello stanziamento di 1.130 miliardi di cui all'art. 3 comma 8 della legge 549/1995 e nella legge di spesa 2.12.1998 n. 423 che, integrando con 391 miliardi il finanziamento fisso di cui alla citata legge 549, ne ha destinato la massima parte alle Regioni, secondo i vincoli di destinazione e di importo elencati nella citata delibera CIPE n. 9/99.

Il provvedimento di rilievo varato nel 1999 è la legge 23 dicembre 1999 n. 499, provvedimento pluriennale per il settore agricolo che definisce le norme di programmazione fino all'anno 2002 [v. paragrafo precedente] e reca i seguenti finanziamenti, fra i quali figurano come già detto anche 540,7 miliardi a favore delle Regioni per i compiti trasferiti in materia di agricoltura.

(miliardi di lire)

	1999	2000	2001	2002
Stanziamenti totali	749,3	889,8	891,8	351,1
- per lo svolgimento compiti trasferiti alle Regioni	-	540,7	540,7	-
- Regimi di aiuto di cui al D.lg. n.173/98	250,0	-	-	-
- azioni ministeriali	250,0	250,0	250,0	250,0
- iniziative di cui all'art. 1 comma legge n.423/98	249,3	-	-	-
- altri interventi indicati dalla legge	-	99,1	101,1	101,1

La legge 499/99, oltre a consentire il finanziamento dei primi 250 mld. di cui al d.lgs. 173/1998, ha anche previsto l'assegnazione di 249,3 mld. da destinare al completamento delle iniziative di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 423/98. La relativa delibera CIPE 4 agosto 2000 ha impresso a tale importo le seguenti destinazioni:

i) lire 49,6 miliardi alla realizzazione di programmi interregionali o delle azioni comuni, riguardanti gli insiemi delle Regioni o delle province autonome, da attuare in forma cofinanziata; ii) lire 40 miliardi per la parziale copertura delle rate e dei mutui di

miglioramento fondiario contratti dalle Regioni ex art. 18 legge 984/1977, in scadenza nel 1999; iii) lire 159,7 miliardi alle Regioni, per le attività svolte dalle associazioni provinciali degli allevatori fino al 31.12.1999.

A parte questi finanziamenti mirati a dare copertura o a completare gli interventi a favore di iniziative pregresse, la legge 499/1999 destina risorse limitate per la politica agricola, atteso che le fonti finanziarie dovrebbero pervenire, a livello regionale, attraverso il federalismo fiscale.

Tuttavia, l'articolo 3 ha stanziato, per il 2000 e il 2001, 540,7 mld. annui, da devolvere alle Regioni per lo svolgimento delle funzioni amministrative loro conferite dalla legge 59/1997, nonché dall'apposito decreto legislativo 143/1997 che, come già detto, non aveva trovato applicazione per la mancata emanazione dell'apposito DPCM che doveva costituire il veicolo giuridico per il trasferimento di ogni tipo di risorse.

Va precisato a riguardo che i 540,7 rappresentano solo una parte dei 638 miliardi previsti a compensazione del trasferimento delle funzioni in agricoltura il cui slittamento nella ripartizione è stato determinato dalla complessa questione delle competenze in materia di polizia forestale.

Con riferimento a tali spettanze, le Regioni hanno tuttavia provveduto a iscrivere nei loro bilanci risorse in accertamento, ad evitare l'assoluta impossibilità di operare in materia ormai trasferita alla loro competenza. A sbloccare la situazione è valsa la disposizione dell'art. 52, comma 10, della finanziaria 2001 che ha inteso dare attuazione all'art.3 della legge 499, disponendo che il 70% dei 540,7 miliardi stanziati per il 2000 sia assegnato alle Regioni con decreto del Ministro del tesoro affinché le stesse possano far fronte agli oneri per attività e servizi svolti e in corso di svolgimento, per i quali non