ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XIV**
N. **1**

RELAZIONE

DELLA CORTE DEI CONTI SUL RENDICONTO GENERALE DELLO STATO

(Per l'esercizio finanziario 2000)

Comunicata alle Presidenze della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica il 27 giugno 2001 (documento XIV, n. 1)

MINISTERI PER L'ASSETTO DEL TERRITORIO E LE INFRASTRUTTURE

VOLUME IX

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

RELAZIONE SUL RENDICONTO GENERALE DELLO STATO PER IL 2000

La relazione deliberata dalle Sezioni riunite della Corte dei conti ai sensi dell'art. 41 del r.d. 12 luglio 1934, n. 1214, si articola nei seguenti volumi:

- ***DECISIONE*** sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 2000

- ***PARTE GENERALE***

  Parte I. – *Finanza pubblica:* Andamenti e tendenze generali della finanza pubblica, Il bilancio dello Stato: risultati del 2000, Legislazione di spesa e mezzi di copertura.
  Parte II. – *Strumenti:* Organizzazione della pubblica amministrazione, Personale, Attività contrattuale.
  Parte III. – *Le politiche pubbliche di settore:* Presidenza del Consiglio dei ministri e Ministeri istituzionali, Ministeri finanziari, Ministeri per le politiche sociali, Ministeri per le politiche dell'istruzione, dell'università, della ricerca e della cultura, Ministeri per i settori produttivi, Ministeri per l'assetto del territorio e le infrastrutture.

- ***APPENDICE STATISTICA AL VOLUME DI PARTE GENERALE***

PARTE SPECIALE - MINISTERI

- ***Ministeri istituzionali:***

  Politica pubblica di settore; Ministero della giustizia; Ministero degli affari esteri; Ministero dell'interno; Ministero della difesa.

- ***Ministeri finanziari:***

  Politica pubblica di settore; Ministero del tesoro del bilancio e della programmazione economica – Analisi speciale sulle politiche di sviluppo e coesione – Analisi speciale sull'andamento delle privatizzazioni; Ministero delle finanze.

- ***Ministeri per le politiche sociali:***

  Politica pubblica di settore; Ministero del lavoro e previdenza sociale; Ministero della sanità.

- ***Ministeri per le politiche dell'istruzione, dell'università, della ricerca e della cultura:***

  Politica pubblica di settore; Ministero della pubblica istruzione - Analisi speciale sui profili finanziari statali dell'ordinamento scolastico; Ministero dell'università e della ricerca scientifica; Ministero per i beni e le attività culturali.

- ***Ministeri per i settori produttivi:***

  Politica pubblica di settore; Ministero delle comunicazioni; Ministero delle politiche agricole e forestali; Ministero dell'industria del commercio e dell'artigianato; Ministero del commercio con l'estero.

- ***Ministeri per l'assetto del territorio e le infrastrutture:***

  Politica pubblica di settore; Ministero dei lavori pubblici; Ministero dei trasporti; Ministero dell'ambiente.

- ***IL CONTO DEL PATRIMONIO***

- ***DECISIONI E RELAZIONI SUI RENDICONTI GENERALI DELLE REGIONI E PROVINCE AD AUTONOMIA SPECIALE:***

  Friuli Venezia-Giulia; Trentino Alto-Adige; Provincia autonoma di Bolzano; Provincia autonoma di Trento.

INDICE

Nota metodologica ..... *Pag.* 7

Politica pubblica di settore (tratto dal Volume di parte generale) ..... » 11

Ministeri per l'assetto del territorio e le infrastrutture ..... » 13

1. Premessa ..... » 14

2. L'attuazione delle riforme amministrativa e di bilancio ..... » 14

3. Le politiche pubbliche di settore ..... » 15

4. L'analisi delle risultanze di consuntivo secondo la classificazione funzionale ..... » 27

5. Risorse finanziarie 2000 per categorie di opere pubbliche .... » 33

6. La riorganizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato .. » 36

7. Il decentramento amministrativo ..... » 40

8. La normativa in materia di lavori pubblici ..... » 44

9. Il programma di sviluppo del Mezzogiorno ..... » 45

Parte speciale – MINISTERI ..... » 51

Ministero dei lavori pubblici ..... » 53

1. Sintesi e conclusioni ..... » 58

2. Le risultanze di consuntivo ..... » 59

3. Il quadro di riferimento programmatico ..... » 62

4. Profili istituzionali ..... » 71

5. Gestione del personale ..... » 80

6. Profili gestionali ..... » 81

7. La difesa idrogeologica e le risorse idriche ..... » 89

8. L'attività di alta vigilanza sull'Ente nazionale per le strade . » 102

9. Revisione delle convenzioni nel settore autostradale ..... » 108

10. Programmi di riqualificazione territoriale ..... » 110

11. Le principali deliberazioni della Sezione del controllo sulla gestione in materia di lavori pubblici ..... » 113

Tabelle statistiche ..... » 123

Ministero dei trasporti ..... *Pag.* 173

1. Sintesi e conclusioni ..... » 178

2. Analisi dei dati di spesa ..... » 179

3. Il quadro di riferimento programmatico ..... » 182

4. Il decentramento delle funzioni ..... » 191

5. Le intese istituzionali di programma (IIP) e gli Accordi Programma Quadro (APQ) ..... » 194

6. I trasferimenti finanziari e altri atti di programmazione ..... » 203

7. La gestione del personale ..... » 207

8. Profili della gestione ..... » 208

9. Lo stato di realizzazione delle leggi pluriennali in materia di potenziamento del settore navale ..... » 217

10. La gestione del demanio marittimo ..... » 220

11. L'assetto gestionale degli aeroporti e altri profili riguardanti l'aviazione civile ..... » 220

12. Gli esiti del controllo successivo della corte dei conti in materia di trasporti ..... » 228

Tabelle statistiche ..... » 241

Ministero dell'ambiente ..... » 279

1. Sintesi e conclusioni ..... » 281

2. Gestione del bilancio 2000: situazione di eccezionalità ..... » 284

3. Il rendiconto 2000: dati ed indicatori aggregati ..... » 290

4. Analisi delle spese per funzioni-obiettivo ..... » 292

5. Analisi delle spese per Centri di Responsabilità ..... » 295

6. Analisi dell'attività per Centri di Responsabilità dopo il nuovo assetto amministrativo ..... » 298

Tabelle statistiche ..... » 319

Nota metodologica[1]

Premessa.

La Corte per gli esercizi finanziari 1995-1998 ha esaminato il rendiconto delle amministrazioni centrali ricostruendo la spesa sulla base di una classificazione per funzioni obiettivo, allo scopo di individuare le missioni assegnate alle amministrazioni stesse.

Applicando questa metodologia a carattere sperimentale ha contribuito a promuovere il processo di riforma della struttura di bilancio delineato dalla nuova disciplina (legge n. 94 del 1997 e d.lgs. n. 279 del 1997); in particolare l'art. 13 del d.lgs. n. 279 del 1997 ribadisce la necessità di costruire il rendiconto per funzioni e unità previsionali di base, al fine della "... valutazione delle politiche pubbliche di settore...".

L'analisi per funzioni del consuntivo 2000, così come per l'esercizio 1999, è stata basata sulla classificazione funzionale europea *COFOG*, nella versione dell'ottobre 1998, che consente un raccordo più trasparente fra dati di bilancio, espressi in termini contabili/finanziari, e conto consolidato delle pubbliche amministrazioni, così come previsto dalla legge n. 468 del 1978 come modificata dalla legge n. 94 del 1997 (art. 5, co. 1 lettera f; d.lgs. n. 279 del 1997, art. 6).

La *COFOG* è costruita su dieci divisioni, articolate in gruppi, e questi in classi, ma presenta una serie di limiti e carenze nella definizione di alcuni settori.

Di conseguenza si è ritenuta necessaria l'individuazione, a partire dalle classi COFOG, di circa quattrocento "quarti livelli" per la definizione delle funzioni istituzionali di ciascuna amministrazione.

L'art. 1, comma 2, della legge n. 94 del 1997 prevede che le spese siano indicate per aree omogenee di attività in cui si articolano le competenze istituzionali di ciascun Ministero. L'attuale classificazione costruita sui centri di responsabilità (unità previsionali) dovrebbe essere integrata, anche ai fini della decisione parlamentare, con la classificazione per funzioni obiettivo (come auspicato dalla Commissione bicamerale per l'attuazione della legge n. 94 del 1997).

Le denominazioni dei quarti livelli (adottati dalla Corte) sono state individuate per il complesso delle amministrazioni, consentendo così un'analisi orizzontale della spesa per una serie di politiche pubbliche.

Analisi per stati di previsione.

Operativamente per ogni ministero, una volta verificato che i quarti livelli definiti per l'esercizio 1999 fossero ancora validi, e dopo aver proceduto ad alcune modifiche marginali, i singoli capitoli di spesa – compresi quelli di funzionamento - sono stati imputati percentualmente alle funzioni obiettivo. L'elaborazione è stata effettuata con la collaborazione delle amministrazioni, anche ricorrendo ad una serie di stime delle imputazioni sulla base di quelle individuate per gli esercizi precedenti e per il previsionale 2000.

Per il ministero delle finanze è stata adottata, come per il precedente esercizio, un'ulteriore disaggregazione al quinto livello, in collegamento con il *piano dei conti per destinazione*, strumento di pianificazione dell'amministrazione.

Per l'esame del rendiconto sono stati utilizzati schemi di analisi contabile elaborati dalla Corte, con riferimento alla massa impegnabile e spendibile, cui si riconducono i risultati finanziari in termini di impegni e pagamenti.

---

[1] L'analisi svolta nella presente relazione fa riferimento ai dati tratti dal sistema informativo integrato RGS-CdC il 20 giugno 2001. Non si tiene conto, pertanto, delle modifiche apportate al rendiconto successivamente alla predetta data.

In relazione all'analisi economica per l'esercizio 2000 è stata adottata, per la prima volta, la classificazione europea *SEC 95* per titoli e categorie, con disaggregazione di queste ultime al 3° livello.

Analisi speciali.

Per il consuntivo dell'esercizio finanziario 2000 la Corte ha elaborato una simulazione del d.lgs. n. 300 del 1999, relativo alla Riforma dell'organizzazione del Governo, ricostruendo i dodici ministeri sulla base del 300 e dei quattro regolamenti governativi del 26 marzo 2001, (d.P.R. nn. 175 – 178), relativi ai regolamenti di attuazione dei ministeri delle attività produttive, del lavoro, della salute e delle politiche sociali, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio.

I limiti di questa elaborazione sono innanzi tutto costituiti da quelli riconducibili all'applicazione della COFOG alle amministrazioni centrali; inoltre si deve sottolineare che per ciascuno dei ministeri delineati, si sono dovute forzatamente cumulare tutte le spese di carattere generale sostenute dai diciotto ministeri effettivamente operanti nel 2000, comprese pertanto tutte quelle relative ai gabinetti, ai segretariati generali ed alle Direzioni per gli affari generali ed il personale.

Sotto l'aspetto metodologico si precisa quanto segue:

- è stata introdotta una semplificazione di carattere generale riconducendo le spese per le funzioni assegnate alle Agenzie e ai Ministeri che, a regime, eserciteranno i poteri di indirizzo e vigilanza;
- i trasferimenti iscritti nello stato di previsione del Ministero del tesoro caratterizzati da precise destinazioni per determinati settori di spesa, sono stati aggregati sul ministero funzionalmente competente per quella tipologia di spesa;
- il ministero **dell'economia e finanze** è ottenuto dalla sommatoria degli attuali ministeri del tesoro, al netto delle risorse trasferite di cui al punto 3, e delle finanze;
- per i ministeri: **attività produttive, ambiente e tutela del territorio, infrastrutture e trasporti, lavoro, salute e politiche sociali**, il lavoro è stato basato sui regolamenti di organizzazione, nella versione definitivamente approvata dal Consiglio dei ministri;
- il ministero **dell'istruzione, dell'università e della ricerca**, in assenza di un regolamento di organizzazione, è stato delineato sulla base del d.lgs. n. 300 del 1999;
- i ministeri delle **politiche agricole e forestali** e **dei beni e attività culturali**, sono stati delineati così come previsto dal d.lgs. n. 300 del 1999.

Si deve inoltre formulare una serie di osservazioni:

1) In diversi casi, di carattere marginale, non è stato possibile disaggregare le funzioni obiettivo, neanche attraverso l'analisi dei singoli capitoli di spesa, per poter applicare il decreto legislativo e/o i regolamenti di attuazione. In queste circostanze si è scelto il principio della spesa prevalente, attribuendo la funzione, nella sua interezza, al ministero maggiormente competente.
2) Il d.lgs. n. 300 del 1999 è riferito alle "...funzioni e ai compiti spettanti allo Stato in materia di...", i quattro regolamenti di attuazione finora emanati sono invece maggiormente incentrati sulla struttura amministrativa, trasferendo a volte interi centri di responsabilità. Questo può, a volte, comportare una sovrapposizione di soggetti sulla stessa funzione. Per esempio l'attuale direzione generale del ministero dei lavori pubblici *difesa del suolo* sarà trasferita al ministero **ambiente e tutela del territorio**, ma sembra che svolga anche compiti attribuiti al ministero delle **infrastrutture e trasporti**; così per *l'Ufficio per Roma capitale* che viene interamente trasferito al

ministero delle **infrastrutture e trasporti**, ma presenta competenze anche nella tutela e conservazione dei beni architettonici e monumentali.

3) Per quanto concerne il ministero delle **attività produttive** si deve precisare che:
   - non è stato possibile separare dalla specifica competenza del tesoro relativa alle politiche di coesione la quota parte della spesa riferita all'attuazione dei contratti di programma, di area e della programmazione negoziata. Pertanto, nella simulazione, queste risorse restano attribuite al ministero del tesoro e risultano imputate, data la natura di questi particolari strumenti di programmazione, su diverse funzioni relative alle infrastrutture, alle agevolazioni alle imprese, ecc.;
   - non è stata trasferita alcuna risorsa relativa all'agroindustria dal ministero delle politiche agricole, non essendo chiaro se tale competenza sia già del ministero dell'industria, riconducibile cioè al comparto manifatturiero. Comunque, anche in questo caso, si presenterebbero dei problemi nel disaggregare la funzione relativa alla trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli;
   - con riferimento all'editoria, va precisato che questo settore è esplicitamente indicato dal decreto legislativo come di competenza delle **attività produttive** (art. 27), mentre il regolamento di attuazione del ministero elenca fra le competenze in materia, solo alcune funzioni marginali, come "gli incentivi per l'innovazione tecnologica nell'editoria e stampa". Inoltre la legge n. 62 del 2001 ha istituito un fondo per le agevolazioni di credito alle imprese editoriali presso la Presidenza del consiglio - dipartimento editoria, fino all'attuazione della riforma di cui ai dd.lgs. nn. 300 e 303 del 1999 (art.5). Nell'elaborazione la funzione obiettivo *sostegno alle imprese radiotelevisive ed editoriali* è stata attribuita alle **attività produttive**.
4) Per il ministero del **lavoro, salute e politiche sociali**, non è stato possibile estrapolare le risorse relative:
   - alle attività previdenziali e assistenziali per i marittimi, i portuali, gli autoferrotranviari e il personale addetto al trasporto aereo (Ministero di trasporti);
   - al servizio ispettivo per la sicurezza mineraria e la vigilanza sull'applicazione della legislazione attinente alla salute sui luoghi di lavoro (Ministero dell'industria);
   - alla prevenzione e studio sulle emergenze sociali (Ministero dell'interno).

Altre analisi.

A) sono state svolte analisi per alcuni settori di spesa ritenuti di particolare interesse, aggregando i quarti livelli delle amministrazioni centrali titolari di risorse finalizzate alle politiche pubbliche prese in esame, che sono:
   - *Aree depresse*: si tratta di una politica pubblica non presente esplicitamente nella classificazione *COFOG,* ma rilevante anche ai sensi della legge n. 94/97 che prevede l'enucleazione della spesa destinata agli interventi nelle aree depresse, sia del centro-nord che del mezzogiorno, ponendo in evidenza la destinazione settoriale dei fondi.
   - *Protezione civile*: anche in questo caso si tratta di un'importante politica pubblica non presente esplicitamente nella classificazione *COFOG.* L'elaborazione è composta di due aggregati, relativi alla spesa per prevenzione, emergenza e soccorso e a quella per la ricostruzione e le misure di sostegno a seguito di calamità.

B) attraverso l'aggregazione dei capitoli di spesa sono state ricostruite le risorse destinate a:
   - *Opere pubbliche*: così come per gli esercizi 1997, 1998 e 1999, sono stati individuati, per tutte le amministrazioni centrali interessate, i capitoli destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, suddividendoli per tipologie di opere (compresi i capitoli destinati al pagamento dei mutui).

- *Trasferimenti del ministero del tesoro:* come per gli esercizi precedenti, sono stati selezionati i capitoli riconducibili ai trasferimenti, suddivisi settorialmente sulla base della finalità economica della spesa.

Politica pubblica di settore

Ministeri per l'assetto del territorio e le infrastrutture

1. Premessa.
2. L'attuazione delle riforme amministrativa e di bilancio.
3. Le politiche pubbliche di settore: *3.1 Le politiche delle infrastrutture. 3.2 Gli investimenti dello Stato in infrastrutture nell'ultimo decennio; 3.3 I preconsuntivi 2000 sull'andamento del settore costruzioni; 3.4 L'occupazione in edilizia; 3.5 La liberalizzazione del settore ferroviario; 3.6 Le politiche in materia di trasporto; 3.7 Il Piano generale dei trasporti. 3.8 Le gestioni aeroportuali; 3.9 Il dissesto idrogeologico nelle Regioni italiane; 3.10 L'impegno finanziario per la difesa del suolo; 3.11 La legge n. 36/1994 in materia di risorse idriche e la tutela delle acque; 3.12 I Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio; 3.13 Caratteristiche peculiari delle politiche di spesa in materia ambientale.*
4. L'analisi delle risultanze di consuntivo secondo la classificazione funzionale: *4.1 In particolare: l'analisi della politica delle acque; 4.2 In particolare: gli interventi per la Protezione civile.*
5. Risorse finanziarie 2000 per categorie di opere pubbliche: *5.1 In particolare: l'attività di finanziamento della Cassa depositi e prestiti in materia di investimenti.*
6. La riorganizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato: *6.1 Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; 6.2 Il Ministero delle infrastrutture e trasporti; 6.3 La ricomposizione delle risultanze di consuntivo secondo le disposizioni dei regolamenti di attuazione della Riforma dell'organizzazione di Governo (d.lgs. n. 300/99):* 6.3.1 Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; 6.3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
7. Il decentramento amministrativo: *7.1 Il d.lgs. n. 112/1998: i trasferimenti relativi all'area territorio, trasporti e ambiente; 7.2 In particolare: il decentramento in materia ambientale; 7.3 Segue: la devoluzione dei poteri al sistema regionale-locale in materia di difesa del suolo.*
8. La normativa in materia di lavori pubblici.
9. Il programma di sviluppo del Mezzogiorno: *9.1 La nuova programmazione degli investimenti e gli strumenti per lo sviluppo del Mezzogiorno; 9.2 Gli stanziamenti per il triennio 2001-2003; 9.3 Le intese istituzionali di programma; 9.4 Stato di attuazione dei completamenti; 9.5 Gli studi di fattibilità; 9.6 La programmazione finanziaria di medio lungo termine: l'approvazione del QCS 2000-2006 per il Mezzogiorno.*

1. Premessa.

Con il D.P.E.F. 2000-2003, il Governo ha riaffermato che l'ammodernamento delle infrastrutture costituisce un fattore essenziale per sostenere il processo di integrazione Europea e la crescente globalizzazione dei mercati. In tale contesto, la riduzione dei costi connessi allo spostamento delle merci è una variabile determinante per la competitività. Per tale ragione, anche su impulso della normativa comunitaria, si stanno ponendo le condizioni per una liberalizzazione regolata nei settori dei trasporti ferroviario, marittimo ed aereo. Tale complessa trasformazione viene accompagnata dall'introduzione nel nostro Paese del federalismo dei trasporti, iniziato con il d.lgs. n. 422/97, che affida alle Regioni il compito di programmare in modo integrato il sistema dei trasporti collettivi nell'ambito territoriale.

A tal riguardo, il Governo ha individuato una serie di priorità che sono state inserite nel Nuovo Piano generale dei Trasporti. In primo luogo, il Governo ha indicato l'obiettivo del riequilibrio delle infrastrutture per il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia, tenendo presente che tale processo dovrà comunque avvenire nel rispetto delle esigenze ambientali.

Speciale attenzione va dedicata al *deficit* infrastrutturale del Mezzogiorno, che costituisce il principale fattore di aggravio di costi e di disincentivo per l'insediamento di nuove attività produttive. E, a tal proposito, va evidenziato come il QCS 2000-2006 destini circa il 19% delle risorse alla realizzazione di reti infrastrutturali.

Gravi ritardi si riscontrano ancora sia nella manutenzione e sviluppo del sistema idrico ed idrogeologico, sia nella salvaguardia della difesa del suolo.

Per migliorare la mobilità nei grandi centri urbani, il decreto ministeriale dell'8 ottobre 1998 (modificato con il decreto 28 maggio 1999) ha permesso l'avvio dei Programmi innovativi per la riqualificazione urbana e lo sviluppo sostenibile del territorio. Tali programmi tendono a coniugare il processo di trasformazione del territorio con il riequilibrio ambientale e lo sviluppo economico.

2. L'attuazione delle riforme amministrativa e di bilancio.

Il livello di attuazione delle riforme, amministrativa e di bilancio, non si presenta soddisfacente per i tre Ministeri che concorrono a formare il comparto all'esame.

La carenza di direttive programmatiche, coerenti con i principi relativi alla riforma della pubblica amministrazione ed al nuovo sistema dei controlli di gestione, costituisce un fattore negativo, anche per una efficace, ormai prossima riorganizzazione delle Amministrazioni centrali dello Stato. E' mancato, ancora una volta, il necessario raccordo tra misure programmatiche del D.P.E.F., note preliminari al bilancio, direttive generali ed esame del rendiconto sotto i nuovi profili gestionali, ai fini della verifica dei parametri riferibili all'efficienza-efficacia-economicità dell'azione amministrativa.

A tale situazione di carenza programmatoria, cui consegue anche una rilevante mancanza di coordinamento, si aggiunge un insufficiente svolgimento dei monitoraggi sull'andamento delle gestioni, da imputare anche alla pluralità di sedi istituzionali ed amministrative coinvolte, che non sembra abbiano finora avviato sinergiche operazioni di conoscenza e validazione dei dati. Tale ultimo aspetto, d'altra parte, è strettamente correlato al primo; e la Corte ha più volte evidenziato l'importanza dell'acquisizione di informazioni congruenti ed aggiornate, poiché funzionali a scelte programmatiche e al complessivo impatto amministrativo.

In particolare, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, le misure programmatiche a livello di note preliminari di bilancio, per l'esercizio 2000, sono inadeguate, anche se il Ministero, per la prima volta, con la nota preliminare 2001, sembra avere invertito la tendenza ad una scarsa attenzione a tale centrale momento di pianificazione ed organizzativo. Le direttive generali risultano emanate ad esercizio inoltrato; anche se esse dimostrano una coerenza descrittiva con le competenze normative riguardanti i centri di responsabilità, non

costituiscono ancora una base sufficientemente definita per la individuazione di parametri finanziari, economici e strumentali, riferibili ai centri di gestione delle risorse e dei servizi.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, nonostante la particolare attenzione dedicata dal Ministero, negli anni scorsi, in ordine all'attuazione del disegno di riforma, amministrativa e di bilancio, configurata dal d.lgs. n. 29/1993 e dalla legge n. 94/97, per un recupero di efficienza dell'azione amministrativa, si sono riscontrati rilevanti ritardi nella emanazione della direttiva generale per il 2000. Ciò peraltro non ha comportato inefficienze sul piano dell'accumulo di residui di stanziamento.

Anche per il Ministero dell'ambiente, la valutazione non è positiva, in quanto non risulta che tale Amministrazione abbia dedicato particolare cura a tale strategico momento di pianificazione delle attività.

La riforma introdotta con il d.lgs. n. 300 del 1999, seguita dai regolamenti di attuazione per la riorganizzazione dell'intero comparto dei Ministeri, rende ancora più urgente l'adeguamento dei nuovi criteri di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, in dipendenza di un sistema di programmazione più complesso e finalizzato al coordinamento di settori organici delle politiche pubbliche di indirizzo dell'economia, anche per un più efficace raccordo con le funzioni programmatorie e di gestione di risorse per i trasporti, ora assegnate ad organismi diversi dallo Stato, nonché di ripartizione delle funzioni tra Ministero ed Agenzie.

Va, in proposito, osservato che la legge di riordino e di accorpamento tende sempre più a rendere l'ambiente un elemento essenziale per calibrare la crescita della politica del territorio verso uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture e dell'economia del Paese.

3. Le politiche pubbliche di settore.

3.1 Le politiche delle infrastrutture.

Negli ultimi dieci anni, si è manifestata una riduzione dell'impegno finanziario dello Stato e delle altre Amministrazioni pubbliche nella realizzazione di nuove infrastrutture, evidenziato dal fenomeno dell'accumulo dei residui di stanziamento.

Solo alla fine degli anni '90 si sono registrati segni di miglioramento.

Secondo i dati della "Federation de l'industrie europeenne de la construction", nel nostro Paese, gli investimenti rappresentano l'1,5% del PIL (nel 1990 era il 2,3%), inferiore di 1,1 punti rispetto alla media dei principali Paesi europei.

La rete ferroviaria italiana, rispetto a quella dei cinque Paesi che possiedono il 76% del totale (Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna), si pone al quarto posto (con una estensione pari a 16.080 km), precedendo la Spagna (12.303 km), ma ben al di sotto di Germania (38.127 km) e Francia (31.724 km).

Analizzando i dati relativi alla rete autostradale e ferroviaria dell'Unione Europea per Paese (riferiti al 1995), il ritardo italiano rimane consistente. In rapporto agli abitanti, la rete ferroviaria italiana è del 33% inferiore alla media Europea. Anche l'estensione delle autostrade, in rapporto ai veicoli circolanti si pone di 12 punti percentuali al di sotto della media Europea, pur se, in termini chilometrici, l'Italia presenta una disponibilità di autostrade per abitante soddisfacente.

Dal raffronto comparativo del traffico merci indicato nella tabella che segue, si evidenzia lo squilibrio tra trasporto su gomma e trasporto su ferro; più dinamiche sono le tendenze dell'autotrasporto, che ha quasi integralmente acquisito l'incremento di domanda registrata nel periodo 1990-96. Infatti, in termini percentuali l'autotrasporto merci incide nella misura del 64,61 % del totale (le vie d'acqua incidono nella misura del 19,10%, la navigazione aerea dello 0,01%, la rotaia del 16,28%).

Modalità di trasporto	*1990*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*
Impianti fissi	33.009	36.981	36.662	38.788	38.457
Su strada	124.209	137.254	139.863	142.270	152.592
Vie d'acqua	35.783	35.442	40.003	44.664	45.112
Navigazione aerea	33	30	31	30	33
Totale generale	193.034	209.707	216.559	225.752	236.193

3.2 Gli investimenti dello Stato in infrastrutture nell'ultimo decennio.

Nell'ultimo decennio, si è progressivamente ridotto l'impegno economico dello Stato e delle amministrazioni pubbliche per la realizzazione di nuove infrastrutture, accompagnato da una crescente difficoltà a tradurre gli stanziamenti in spesa effettiva, come ha dimostrato il costante accumulo di residui di stanziamento. Tale tendenza ha mostrato miglioramenti solo a partire dal 1997. Secondo dati elaborati dall'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) sui conti economici nazionali SEC95, nel 1999, gli investimenti in opere pubbliche in Italia - come indicato nella tabella che segue - sono risultati pari a 31.052 mld di lire. Si tratta, peraltro, di un livello inferiore del 25% circa, in quantità, rispetto al 1990. Tali investimenti rappresentano l'1,5% del PIL (nel 1990, era pari al 2,3%), a fronte di una media dei principali Paesi europei pari al 2,7%[1].

Investimenti costruzioni

(miliardi di lire)

	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001***
Valori correnti							
Costruzioni	149.202	158.379	159.322	161.649	168.734	180.562	189.759
Abitazioni	88.253	89.185	88.777	89.512	92.622	97.874	102.379
altre costruzioni	60.949	69.194	70.545	72.137	76.112	82.688	87.380
fabbricati non residenziali	34.653	42.817	42.893	42.946	45.060	49.621	52.640
opere pubbliche	26.296	26.377	27.652	29.191	31.052	33.067	34.740
Valori prezzi 1995							
Costruzioni	149.202	154.535	151.520	151.156	155.434	161.087	165.163
Abitazioni	88.253	87.001	84.527	83.993	85.486	87.586	89.383
altre costruzioni	60.949	67.534	66.993	67.163	69.948	73.501	75.780
fabbricati non residenziali	34.653	41.790	40.733	39.985	41.411	44.108	45.652
opere pubbliche	26.296	25.744	26.260	27.178	28.537	29.393	30.128
Variazioni % in quantità							
Costruzioni		3,6	-2,0	-0,2	2,8	3,6	2,5
Abitazioni		-1,4	-2,8	-0,6	1,8	2,5	2,1
altre costruzioni		10,8	-0,8	0,3	4,1	5,1	3,1
fabbricati non residenziali		20,6	-2,5	-1,8	3,6	6,5	3,5
opere pubbliche		-2,1	2,0	3,5	5,0	3,0	2,5

* Previsioni Ance.

Le elaborazioni sono dell'Ance su conti economici nazionali SEC 95.

Il confronto tra investimenti in opere pubbliche e PIL, effettuato nell'arco di un decennio, mette in evidenza che, nel periodo 1991-1999, l'Italia ha investito in opere pubbliche, mediamente, ogni anno l'1,6% del PIL, contro una media Europea del 2,6% ovvero, nel decennio appena trascorso, l'Italia ha investito in opere pubbliche 205.000 mld in meno rispetto alla media Europea.

Secondo i dati elaborati dall'Ance, l'Italia si situa in fondo alla graduatoria relativa agli investimenti in opere pubbliche rispetto al PIL, risultando distanziata tra lo 0,5% e l'1,1% da

[1] Elaborazione Ance su dati *Federation de industrie europeenne de la construction – Fiec.*

Regno Unito, Francia, Belgio e Germania. Peraltro, Paesi meno industrializzati rispetto all'Italia, quali Portogallo ed Irlanda fanno registrare quote di investimenti in opere pubbliche rispetto al PIL fino a quattro volte maggiori rispetto all'Italia, con ciò confermando che è in atto, in Europa, un vasto processo di ammodernamento infrastrutturale.

Dalle analisi dell'Ance, presentate nel maggio 2001, risulta poi che nel 1995, a livello nazionale l'Italia disponeva di una dotazione infrastrutturale inferiore, mediamente, del 5% rispetto alla media Europea, ma distante 24 punti percentuali dal Regno Unito, il Paese europeo che dispone della migliore rete infrastrutturale, e 22 dalla Germania. Prendendo, poi, in considerazione le opere più significative in materia di infrastrutture, e cioè trasporti, energia e telecomunicazioni, l'Italia presenta valori inferiori alla media Europea.

A livello regionale, il divario risulta ancor più marcato: 13 Regioni, e cioè il 65% del totale, presentano un indice di dotazioni infrastrutturali nel complesso inferiori a quello medio dei cinque maggiori Paesi dell'Unione Europea, con ritardi infrastrutturali fino al 50% dalla media del livello di dotazione infrastrutturale fra le Regioni dei Paesi U.E.

La scarsa infrastrutturazione comporta, peraltro, diseconomie, che si traducono in costi aggiuntivi che possono compromettere la competitività dei prodotti delle Regioni, nonché scoraggiare nuovi investimenti da parte dei privati e di quelli esteri.

Oltre alle grandi opere, si registra una forte esigenza di opere infrastrutturali minori. Al riguardo, il recente Piano generale dei trasporti quantifica i fabbisogni per investimenti nella mobilità urbana in 25.000 mld in 10 anni, dei quali 10.000 da reperire con risorse aggiuntive rispetto agli ordinari stanziamenti di bilancio. L'identificazione dei singoli interventi è demandata ai piani urbani della mobilità (PUM), che le Autorità locali avranno il compito di redigere.

3.3 I preconsuntivi 2000 sull'andamento del settore costruzioni.

Secondo le valutazioni dell'Ance, aggiornate all'ottobre 2000, gli investimenti in costruzioni ammonteranno, nel 2000, a 177.330 mld di lire. Rispetto al 1999, si rileva un incremento del 6,4% in valore che, depurato dalla dinamica inflativa stimata nella misura del 2,9%, sottintende un tasso di crescita reale pari al 3,4%. Si conferma così la tendenza al recupero dei livelli produttivi registrata nel corso del 1999 in misura più contenuta (+1,8%).

Gli impieghi in abitazioni sono stimati pari a 98.973 mld di lire, con un incremento nominale del 6,7%, che in presenza della predetta variazione dei prezzi, comporta un aumento del 3,7% in quantità. L'incremento degli investimenti in abitazioni trova la sua componente principale nel buon andamento delle attività di riqualificazione del patrimonio esistente, anche per effetto delle agevolazioni fiscali introdotte dalla legge finanziaria 1998. Nonostante la riduzione della detraibilità fiscale delle spese sostenute per interventi di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione edilizia dal 41%, previsto per gli anni di imposta 1998-99, al 36% per l'anno 2000, le domande pervenute al Ministero delle finanze, per godere dei benefici, evidenziano, nei primi nove mesi del 2000, un aumento del 9,2% nei confronti dello stesso periodo del 1999, a conferma dell'entrata a regime dello strumento agevolativo e del positivo effetto, attribuibile alla diminuzione dell'aliquota Iva dal 20 al 10%. Gli investimenti nelle attività di riqualificazione e di manutenzione straordinaria del patrimonio abitativo vengono stimati, nel 2000, in 53.365 mld di lire, registrando, rispetto l'anno precedente, incrementi dell'8% in valore e del 5% in quantità. Dopo sette anni di flessioni, che ne avevano ridotto il potenziale produttivo di circa il 32% in termini reali, gli investimenti in nuove abitazioni sono stimati, nel 2000, pari a 45.608 mld, evidenziando incrementi del 5,3% in valore e del 2,3% in quantità.

A ciò va aggiunto che il valore degli impieghi in fabbricati destinati ad attività economiche è risultato pari, nel 2000, a 45.446 mld di lire, registrando un incremento, rispetto al 1999, del 6% in valore e del 3% in quantità.

Anche gli investimenti in opere pubbliche, per il quarto anno consecutivo, si presentano in ripresa. Nel 2000, sono stimati in 32.911 mld (+6% in valore). In termini quantitativi, si registra una crescita del 3%, che fa seguito all'aumento del 5% rilevato nel corso del 1999. Nell'ultimo quadriennio, il livello degli investimenti in opere pubbliche cresce complessivamente del 14,2% in termini reali e recupera un terzo dei volumi produttivi persi nel periodo 1992/96 (la perdita tra il 1991 ed il 1996 era stata pari al 30% in termini reali dei volumi di attività).

3.4 L'occupazione in edilizia.

Prendendo a riferimento il dato Istat del luglio 2000, il settore delle costruzioni ha fatto registrare una crescita occupazionale dell'1,1%, collocandosi, insieme al terziario (+1,7%), tra i settori trainanti della crescita occupazionale complessiva (pari all'1,1%). Il dato annuale è ancora più favorevole: gli occupati nelle costruzioni sono saliti del 3,1%, pari all'ingresso nel settore di 51.000 nuovi lavoratori, di cui 38.000 sono lavoratori dipendenti (che sono passati, in termini assoluti, da 956.000 a 994.000 unità). L'incremento relativo agli indipendenti è invece di 13.000 unità, pari a +2% in un anno. In termini assoluti, gli addetti sono aumentati da 655 mila a 668 mila.

Gli occupati complessivi, in un anno, passano da 1,611 milioni a 1,662 milioni.

Lo scarto è ancora più consistente se si considerano i dati 1996, in cui gli addetti al settore erano 1,511 milioni.

3.5 La liberalizzazione del settore ferroviario.

Con le direttive comunitarie 91/440/Cee e 95/18/Ce e 95/19/Ce, è stato avviato il processo di liberalizzazione del settore ferroviario, connotato, specie nel nostro Paese, da un'accentuata situazione di monopolio, soprattutto a causa dell'unicità della rete ferroviaria.

L'ordinamento nazionale si è conformato a quello dell'Unione Europea con l'emanazione del d.P.R. 8 luglio 1998, n. 227, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/Cee relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" e del d.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, che ha recepito le altre due citate direttive relative alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Il processo di ristrutturazione delle ferrovie europee si incentra sulla separazione dei servizi di trasporto dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Sul piano delle modalità di attuazione della concorrenza nel trasporto ferroviario, la normativa prevede la sostituzione del regime concessorio con quello autorizzatorio basato su criteri oggettivi, trasparenti, anche se l'assenza di discriminazioni in un mercato competitivo tra diversi operatori ferroviari presuppone il perfezionamento di un sistema di interoperabilità delle reti. Ed è noto che la realizzazione di tale obiettivo, già indicato come strategico nel Rapporto Delors, è frenata dalla notevole entità degli investimenti necessari e dalla crisi finanziaria del settore. A tale riguardo, la scarsità delle risorse pubbliche disponibili implica l'apporto del capitale privato a supporto degli investimenti del settore. Ma il ricorso al *private financing* è strettamente legato alla determinazione dei canoni di accesso alla rete a garanzia di un'adeguata remunerazione degli investimenti. Il problema attende una attenta riflessione per riconsiderare le modalità e la gestione dei sussidi pubblici, tenuto anche conto della necessaria separazione tra gestione della rete e gestione dei servizi.

Nella fase di avvio della liberalizzazione, la citata normativa limita la gestione in esclusiva (regime concessorio) alle sole attività di gestione delle infrastrutture di rete, come prevede l'art. 3 della direttiva 91/440 e l'art. 5, comma 2, del d.P.R. n. 277/98.

Il programma di riordino del settore riguarda, poi, la societarizzazione delle Ferrovie dello Stato e la ristrutturazione finanziaria delle imprese ferroviarie nazionali, già previsto dalla direttiva c.d. Prodi del 30 gennaio 1997 e, successivamente, dalla direttiva D'Alema del 18

marzo 1999. A tal riguardo, va ricordato che il Comitato economico e sociale della Comunità Europea (Ces 248/96) ha sottolineato la necessità di un potenziamento del processo di liberalizzazione dei servizi ferroviari, separando la gestione delle infrastrutture dalle gestioni dei servizi.

In attuazione del nuovo delineato quadro normativo, l'Amministrazione dei trasporti, in applicazione del d.l. 28 marzo 2000, n. 70, recante "Disposizioni urgenti per il contenimento delle spinte inflazionistiche", ha rilasciato in data 23 maggio 2000, la prima licenza alla società ITF S.p.A. per il trasporto dei passeggeri, avviando il processo di apertura del mercato. Il decreto-legge è stato però convertito dalla legge 26 maggio 2000, n. 137, soltanto con riferimento all'art. 2, comma 2, con ciò ponendo il problema della validità della licenza rilasciata sulla base di un decreto non convertito; per tale ragione, con un apposito d.d.l. (A.S. n. 4629), era stato riprodotto il testo dell'art. 5 del d.l. n. 70/2000, non convertito. Successivamente, con l'art. 31 della legge finanziaria per il 2001 (legge n. 388/2000), la previsione di cui all'art. 5 del d.l. decaduto è stata definitivamente reintrodotta nell'ordinamento.

Pertanto, dal 1° gennaio 2001, è consentito l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto merci e convenzionale combinato ad ogni impresa che dimostri il "possesso della licenza", ovvero di altro titolo equiparato, rilasciato da uno Stato membro dell'Unione Europea, che legittimi l'espletamento di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia.

A trainare la crescita del trasporto merci su rotaia ha contribuito, in maniera determinante, lo sviluppo del traffico diretto verso i porti, dove la Società Ferrovie dello Stato può disporre di quote di trasporto rilevanti sia per *container* (+22%) che per tonnellate di merci solide (+17%).

Inoltre, di rilievo, anche ai fini del processo di liberalizzazione, è la delibera Cipe 5 novembre 1999, n. 180 ("Canone di pedaggio per l'accesso alla rete infrastrutturale ferroviaria") e il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 21 marzo 2000, recante "Criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", che ha definito l'algoritmo di calcolo sul quale dovrà in futuro basarsi il computo del canone di pedaggio.

Il sistema dell'*access pricing*, disciplinato dalla delibera Cipe n. 180/99 e dal citato decreto ministeriale, coinvolge importanti profili riguardanti il processo di liberalizzazione e di regolazione del settore trasporti, in quanto le modalità soggettive ed oggettive di fissazione del canone implicano la eliminazione delle esistenti distorsioni tra i diversi sistemi di trasporto, anche in termini di interoperabilità delle reti europee.

3.6 Le politiche in materia di trasporto.

Come si evince dalla Comunicazione della Commissione dell'U.E. del 1998[2], la politica comunitaria dei trasporti va assumendo sempre maggiore importanza, sia a seguito della crescita della globalizzazione dell'economia, che in vista della possibile entrata nell'Unione Europea dei Paesi dell'Europa centro-orientale.

In tal senso, nell'Agenda 2000, si sottolinea, inoltre, come "saranno necessari investimenti molto considerevoli nelle infrastrutture di trasporto dei Paesi candidati per evitare strozzature dovute all'aumento dei flussi e consentire a questi Paesi di beneficiare pienamente dell'integrazione".

Peraltro, la stessa politica di tutela dell'ambiente non è disgiunta, nei più recenti documenti dell'Unione Europea, dalla politica dei trasporti. La citata Comunicazione evidenzia come "lo sviluppo di sistemi di trasporto efficienti ed integrati permetterà di farsi carico dell'esigenza di proteggere e valorizzare l'ambiente, sia a livello locale che su scala mondiale, assicurando che i trasporti offrano il proprio contributo per il raggiungimento degli obiettivi

[2] Commissione UE, Comunicazione al Consiglio, al Parlamento nonché al Comitato economico-sociale e al Comitato delle Regioni, *Politica comune dei trasporti. La mobilità sostenibile e le sue prospettive future*, 1998.

ambientali". Dal che anche la necessità di promuovere e sviluppare forme di trasporto alternativo a quello su strada, come i trasporti intracomunitari combinati, ferroviari e marittimi.

Più radicali sono state le liberalizzazioni intervenute nel settore marittimo ed aereo.

A seguito del quadro normativo introdotto in sede Europea[3], sono state eliminate le riserve di traffico esistenti a favore delle navi di bandiera disposte unilateralmente ovvero mediante accordi bilaterali. Relativamente ai traffici marittimi interni, l'abolizione delle barriere all'ingresso nel mercato è stata disposta dal regolamento Cee n. 3577/92 del 7 dicembre 1992, con efficacia dal 1° gennaio 1999.

La decisiva accelerazione della liberalizzazione nel settore del trasporto aereo è stata introdotta con il regolamento Cee n. 2407/1992. Per effetto di tale disciplina, l'esercizio dei trasporti aerei di linea è ora subordinato al regime autorizzatorio, e cioè al rilascio di una licenza. Inoltre, è consentito svolgere liberamente traffici commerciali sulle rotte intracomunitarie. Sono stati anche caducati i poteri tariffari previsti dalle legislazioni nazionali. L'intervento pubblico può solamente imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una Regione periferica o in via di sviluppo o una rotta a bassa densità di traffico, considerata essenziale per lo sviluppo economico della Regione. Ma l'effettiva liberalizzazione del settore dipende dai limiti di ricettibilità delle strutture aeroportuali, e cioè dalla possibilità del vettore aereo di operare su un aeroporto in determinate fasce orarie (c.d. *slots*).

3.7 Il Piano generale dei trasporti.

A distanza di dieci anni dall'aggiornamento del primo Piano generale dei trasporti (di cui al d.P.C.M. 10 aprile 1986, n. 36), avvenuto con d.P.R. 29 agosto 1991, n. 123, a seguito delibera Cipe del 1° febbraio 2001, con il d.P.R. 14 marzo 2001, è stato approvato un nuovo Piano che sostituisce il primo.

Il nuovo Piano, in modo innovativo rispetto alle edizioni passate, presenta aspetti propriamente programmatori con riferimento ad obiettivi, strategie e sviluppo sostenibile dei singoli interventi. Esso, inoltre, si uniforma ai principi della libera concorrenza e di ottimale utilizzazione delle risorse, secondo logiche di efficienza, efficacia ed economicità.

Il documento, nelle sue due componenti del Piano generale dei trasporti e della logistica e del relativo documento tecnico, tiene conto delle politiche comunitarie di sviluppo delle reti transeuropee (Ten), delle più recenti innovazioni legislative in materia di programmazione dei lavori pubblici (legge n. 109/94 e successive modificazione e integrazioni), della programmazione statale e locale, del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), degli interventi per la sicurezza, dell'innovazione tecnologica, della ricerca e formazione.

Il Piano si pone l'obiettivo di ridurre, nel lungo periodo, la quota della modalità stradale, sottolineando l'esigenza di incidere sulla stessa domanda di mobilità, e si incentra sullo sviluppo dell'intermodalità nella più ampia logica della promozione della logistica e nel contesto dell'applicazione dei principi dello sviluppo sostenibile e della tutela della sicurezza, affrontando altresì le tematiche delle liberalizzazioni e della tariffazione, concepita anche quale strumento per ovviare alla congestione soprattutto nel comparto stradale.

A tale riguardo, in linea con gli orientamenti comunitari, intesi al rilancio della mobilità su ferro, il rapporto tra gli investimenti indicati, rispettivamente, per il settore ferroviario e per il settore stradale è stabilito di 2 a 1. In ogni caso, gli importi indicati nel Piano rappresentano stime di costo, che, come tali, formeranno oggetto di approfondimento in sede di predisposizione dei piani di settore e/o degli altri documenti attuativi.

Il problema della mobilità in ambito urbano forma oggetto di specifica trattazione; viene in particolare ipotizzato un percorso di pianificazione integrata tra l'assetto del territorio ed il

[3] V.: regolamento Cee n. 954/1979 del 17 maggio 1979; regolamento Cee n. 4055/1986 del 31 dicembre 1986.

sistema dei trasporti tramite un nuovo strumento (i piani urbani della mobilità), che nel frattempo è stato disciplinato dall'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, e del quale il regolamento attuativo di detta norma specificherà ulteriormente anche i modi di interazione con gli altri strumenti di pianificazione.

Il Piano è configurato quale piano-processo la cui attuazione viene sottoposta ad un sistematico monitoraggio anche tramite il "Sistema informativo per la pianificazione ed il monitoraggio dei trasporti" (SIMPT); il Piano stesso postula che tale monitoraggio, in un'ottica di necessaria razionalizzazione, venga raccordato con il sistema degli investimenti pubblici (MIP), previsto dall'art. 1 della legge n. 144/1999.

Il Nuovo Piano Generale dei Trasporti è stato elaborato tenendo conto del contesto europeo e internazionale e dell'esigenza di una accelerazione dei tempi per introdurre le condizioni per ammodernare e rendere competitivo il sistema dei trasporti del nostro paese.

In questo contesto, sono stati tenuti presenti gli obiettivi di sostenibilità ambientale fissati dagli accordi di Kyoto, per realizzare un significativo processo di riequilibrio modale all'interno del settore dei trasporti e della logistica e per favorire, in un quadro di economicità di gestione, la maggiore e migliore utilizzazione dei modi di trasporto intrinsecamente meno inquinanti.

Tre, dunque, sono i principi fondamentali intorno ai quali è stata incentrata la redazione del nuovo piano: (a) l'esigenza di analizzare e riorganizzare la rete dei servizi e della logistica, ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti, per realizzare un sistema di mobilità e di trasporto delle persone e delle merci più efficiente e competitivo; (b) la necessità di procedere alla liberalizzazione del settore ed al superamento dei monopoli esistenti; (c) la innovazione tecnologica e gestionale per favorire non solo lo sviluppo tecnologico del settore in termini di maggiore efficienza e di sostenibilità ambientale, ma anche crescita e sviluppo dell'economia nazionale.

All'interno di questi indirizzi di carattere generale, il PGT ha individuato poi gli obiettivi principali, quali il riequilibrio territoriale, l'integrazione e il riequilibrio modale, la mobilità e la vivibilità delle grandi aree urbane del Paese, le misure per la sostenibilità ambientale, gli interventi per la sicurezza nei trasporti.

Il quadro di riferimento del PGT tiene conto della individuazione delle criticità, delle reti e dei nodi infrastrutturali del Paese, racchiusi nello SNIT, il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti. Lo SNIT ha il compito di individuare, infatti, le criticità del sistema dei trasporti e delle infrastrutture di rilievo nazionale ed internazionale, sulle quali lo Stato nazionale deve concentrare risorse progettuali e finanziarie, lasciando alle Regioni il compito di completare, alla scala che è loro propria, la realizzazione e gestione della rete dei servizi e delle infrastrutture. Il "federalismo dei trasporti" si realizza in questa corretta ed equilibrata ripartizione di competenze e risorse finanziarie tra Stato centrale e Regioni, perché entrambi i livelli istituzionali concorrano alla realizzazione compiuta del sistema.

A tale riguardo, il Piano formula linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti e prevede, inoltre, l'istituzione di un fondo unico per gli investimenti nelle infrastrutture di interesse regionale, che le Regioni possano utilizzare in piena autonomia e nel quale confluiscano, nel periodo transitorio, le risorse da trasferire alle medesime nella successiva fase di applicazione dei decreti attuativi della legge n. 59/1997; istituzione che impone, però, la ricostruzione di un quadro contabile delle risorse complessivamente allocate ai trasporti.

Particolare rilevanza assume il principio della "competizione per il mercato", che va rispettato ed applicato anche per quei settori del trasporto che, ai sensi della normativa comunitaria, sono tuttora considerati servizio pubblico e quindi sovvenzionati. Anche in questo caso, la competizione è essenziale per stimolare maggiore efficienza ed economicità di gestione delle imprese, oltre che migliori servizi ai cittadini in termini di qualità e quantità.

A tal fine, il Cipe ha ritenuto come essenziale il concorso del capitale privato a sostegno degli investimenti pubblici, ribadendo l'importanza delle tecniche di *project financing* per la realizzazione e gestione di attività e servizi di pubblica utilità, già evidenziata sia nel D.P.E.F. relativo al periodo 2000-2003, che nell'analogo documento di programmazione economica e finanziaria 2001-2004. Quest'ultimo quantifica gli importi di spesa pubblica per investimenti che dovranno essere sostenuti da capitale privato in 2.000 mld di lire per il 2002, 6.000 mld per il 2003 e 10.000 mld per il 2004.

Nell'esercizio delle funzioni di regolazione, le Pubbliche amministrazioni sono chiamate a porre le condizioni per la costruzione di un assetto equo, efficace ed efficiente di regolazione degli accessi per tutti quei servizi che usano infrastrutture che, per la loro natura, costituiscono monopoli naturali e che perciò devono veder garantito un accesso aperto e non discriminatorio a tutti gli operatori.

La tabella che segue illustra il piano degli interventi ipotizzati dal Nuovo Piano generale dei trasporti.

Le infrastrutture nel piano generale dei trasporti.

(in miliardi di lire)

Settore	Interventi previsti nel Pgt	Interventi prioritari
Strade	74.277	38.945
Ferrovie	94.660	55.560
Porti	6.116	6.116
Aeroporti	3.420	3.420
Centro merci	510	-
Trasporto pubblico locale	25.000	25.000

3.8 Le gestioni aeroportuali.

Dopo sette anni, risultano inattuati gli obiettivi posti dall'art. 10, comma 10, della ripetuta legge n. 537/1993, come modificata dalla legge 23 dicembre 1996 n. 662 (art. 2, comma 189).

Gli obiettivi indicati dalla legge sono, dunque, ancora in fase di gestazione e racchiusi nello "Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", redatto dal Ministero dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministero delle finanze. Tale schema è stato sottoposto al CIPE che, con deliberazione n. 86/2000 del 4 agosto 2000, ha espresso il proprio parere favorevole in merito, indicando apposite raccomandazioni al Ministro dei trasporti, al Ministro delle finanze e all'E.N.A.C.

Permane attuale la problematica circa la differenziazione delle tariffe per ciascun aerodromo in quanto, secondo il nuovo regime normativo, la gestione di tutto il sedime aeroportuale deve essere affidata a Società di capitali, anche a maggioranza privato, con l'obbligo di investimenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria e lo sviluppo della struttura aeroportuale, escludendo le sovvenzioni statali.

In questa situazione, per i piccoli aeroporti i ricavi commerciali risultano di modesta entità e quindi l'economicità della gestione è maggiormente legata ai ricavi relativi al traffico aereo.

Un'ulteriore causa di rallentamento nell'attuazione delle prescrizioni normative è costituita dal ritardo nell'emanazione del contratto di programma previsto dall'art. 7 del regolamento n. 521/1997 al quale è subordinato l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali.

Il legislatore, nella consapevolezza derivante dalle insufficienze e lentezze burocratiche dell'Amministrazione dello Stato, ha inteso affidare il compito di rendere più funzionali i sistemi aeroportuali ad un ente creato ad hoc, l'E.N.A.C., che ha assunto operativamente, dal novembre 1998, tutte le competenze gestionali previste dalla legge. Ciò al fine di colmare, in tempi rapidi, i ritardi segnalati sulla complessa riforma voluta dal legislatore e, tuttavia, delineata astrattamente a livello di principi e criteri di massima, per adeguare l'assetto degli aeroporti nazionali agli *standard* europei.

Le prospettive di espansione del mercato risultano ancora promettenti, ma richiedono, per essere conseguite pienamente, l'attuazione delle indicate misure dirette a promuovere la crescita della capacità dell'offerta, dell'efficienza e della qualità dei servizi.

3.9 Il dissesto idrogeologico nelle Regioni italiane.

Dalla mappa del territorio nazionale, redatta dal Ministero dell'ambiente nel 1999, si evince che 1.173 comuni (14,5% del totale) sono esposti a rischio idrogeologico molto elevato; 2.498 comuni (30,8%) sono esposti a rischio idrogeologico elevato.

Da ciò deriva che, sui circa 8.100 comuni italiani, 3.671, pari al 45,3% del totale, sono soggetti a rischio molto elevato o elevato di alluvioni, frane e valanghe (limitatamente alle Alpi centro-occidentali).

Tra le Regioni più esposte vi è la Lombardia, regione nella quale sono esposti a rischio 687 comuni (44,4% del totale); segue il Piemonte con 651 comuni (53,8% del totale) a rischio; al terzo posto è la Campania, dove sono a rischio 291 comuni (52,8% del totale).

Nella classifica delle regioni con le più alte percentuali di comuni a rischio idrogeologico molto elevato ed elevato, si pone al primo posto l'Umbria con l'89,1%, seguita dalla Basilicata e dal Molise, rispettivamente con l'87% e l'86%.

Quest'ultima Regione ha la più alta percentuale di comuni a rischio molto elevato, pari al 51,5%.

Le condizioni orografiche, geologiche e pedologiche del territorio italiano rappresentano una peculiarità nel panorama europeo ed il ripetersi di fenomeni metereologici con caratteristiche più intense induce ritenere come prioritarie azioni preventive, in grado di contrastare il degrado di origine naturale, aggravato dalla intensa urbanizzazione, accompagnata da diffusi fenomeni di abusivismo edilizio.

Non a caso la legge n. 183/1989 ha innovato, in profondità, gli strumenti operativi e gli obiettivi della difesa del suolo, affermando la centralità della funzione di programmazione e della pianificazione dell'intervento sul territorio, da realizzare sulla base di un'ampia azione di recupero delle conoscenze ed affidata ad uno strumento normativo formalmente sovraordinato agli altri strumenti urbanistici, il piano di bacino.

La rilevanza e la complessità dei problemi da affrontare, nonché la scarsità dei finanziamenti (si pensi che la dotazione triennale della legge, prevista nel 1989 in lire 2.497 mld, è stata più volte rimodulata e soltanto nell'esercizio finanziario 1997 è stata raggiunta l'effettiva disponibilità dello stanziamento inizialmente assentito) hanno provocato ritardi nell'attuazione della legge.

3.10 L'impegno finanziario per la difesa del suolo.

Accanto alle risorse stanziate per il rifinanziamento della legge n. 183/1989 e del decreto-legge n. 180/98, nell'ultimo anno, si è registrato un impegno straordinario del Governo per far fronte agli ingenti danni causati dagli eventi calamitosi che hanno colpito il Paese.

In particolare, a seguito dell'alluvione in Piemonte, sono stati stanziati, con diverse ordinanze di protezione civile, ulteriori 300 mld, al di fuori delle previsioni di spesa contenute nella legge finanziaria per il 2000.

In data 24 aprile 2001, inoltre, il Consiglio dei Ministri ha approvato il riparto, relativo al quadriennio 2000 –2003, delle nuove risorse, pari a lire 2.260 mld, stanziate con le leggi finanziarie 2000 e 2001, per le finalità di cui alla legge n. 183/1989.

Va peraltro evidenziato che, in controtendenza con quanto sopra rappresentato, la legge finanziaria 2001, nel quantificare gli stanziamenti per il 2001-2003, ha rimodulato in diminuzione lo stanziamento per il 2001, già oggetto di ripartizione, ai sensi della legge finanziaria 1999, con d.P.R. 27 luglio 1999 relativo al quadriennio 1998-2001.

Ciò ha reso necessario un nuovo riparto dei finanziamenti per il 2001 che tenesse conto della cennata diminuzione.

Le nuove risorse sono destinate al finanziamento dei piani stralcio di cui all'art. 17, comma 6 - *ter*, della legge n. 183/1989, già approvati, e degli schemi previsionali e programmatici di cui all'art. 31 della medesima legge, nel loro aggiornamento, nonché per proseguire la formazione del programma sperimentale di interventi di rilievo nazionale ai sensi dell'art. 25 della legge n. 183/1989, nelle more della definizione complessiva della pianificazione di bacino.

La quota di lire 542 mld è stata destinata a finanziare progetti strategici di rilievo nazionale che rilevino le criticità di bacino, parte dei quali già selezionati, ai sensi dell'art. 1, comma 1, del richiamato d.P.R. 27 luglio 1999, con delibera del 22 dicembre 2000 del Comitato dei ministri per i servizi tecnici nazionali ai sensi dell'art. 4 della legge n. 183/1989 ed, in parte, da selezionare, a cura del medesimo Comitato dei Ministri, sulla base delle proposte che saranno inoltrate dai competenti organi deputati alla programmazione di bacino (autorità di bacino e regioni).

La restante quota di 1.718 mld è stata destinata, nella misura di lire 35 mld, all'adeguamento funzionale, tecnico e scientifico dei Servizi Tecnici Nazionali e, nella misura di lire 1.683 mld, al riparto tra i bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, sulla base dei parametri di superficie e popolazione, applicando un correttivo matematico che incrementi le risorse da destinare alle regioni minori.

3.11 La legge n. 36/1994 in materia di risorse idriche e la tutela delle acque.

Stando alle scadenze che la legge n. 36/1994 contemplava, la legge medesima dovrebbe già essere interamente applicata. In realtà, solo ad inizio 2001, a distanza di sette anni, si può parlare di concreto avvio.

Molteplici sono le cause del ritardo, in cui si mescolano difficoltà oggettive, tempi tecnici e resistenze da parte delle gestioni esistenti.

Tuttavia, con l'avvenuto disegno degli ambiti territoriali ottimali (Ato), la costituzione nella maggior parte dei casi delle relative Autorità, la redazione dei piani d'ambito, in circa un quarto degli Ato insediati, sembrano ora sussistenti i presupposti per il raggiungimento, in tempi relativamente brevi, degli obiettivi prefissati.

A livello centrale, i Ministeri competenti hanno, in parte, dato vita alla decretazione applicativa necessaria a dare concretezza a molte parti della legge.

Uno dei decreti più importanti, quello relativo al "Metodo normalizzato per la tariffa", era stato tempestivamente approvato già nell'agosto 1996.

A livello regionale, la legge attuativa è stata emanata da tutte le Regioni, tranne che dal Trentino Alto Adige che, anche in virtù di una pronuncia della Corte costituzionale, presenta una situazione del tutto particolare. La Corte costituzionale, infatti, con sentenza n. 412 del 7 dicembre 1994, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 8, commi 1 - 5, ritenendoli lesivi della sfera di autonomia delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

Nonostante tali Province non siano tenute a legiferare, va rilevato come, nel mese di dicembre 2000, risultavano in fase di ultimazione proposte di legge in materia di tutela delle acque, che, se approvate, porteranno all'organizzazione del servizio idrico integrato sulla base di Ato delimitati dalle Province.

Nello specifico, la Provincia Autonoma di Bolzano, per recepire i disposti dettati dai d.lgs. n. 152/1999 e 258/2000, prevede di individuare ambiti territoriali ottimali alla stregua delle Regioni a statuto ordinario, integrando i soli servizi di fognatura e depurazione, mentre la Provincia di Trento dovrebbe procedere ad un'integrazione dei tre servizi, incluso quello di acquedotto, per ciascun Ato individuato.

Nel resto d'Italia, le leggi regionali, nel loro complesso, hanno individuato 89 Ato, a fronte dei circa 8.100 soggetti che, a diverso titolo, operano attualmente in tale settore.

Su un totale di 89 Ato previsti dalla normativa regionale, ne risultano insediati 48, pari al 54% rispetto al totale, distribuiti in undici regioni.

Forte è la difformità fra le aree del Paese: al centro, gli Ambiti previsti risultano tutti insediati; al sud sono il 66%, mentre al nord, il 30% non ha ancora superato la prima fase di costituzione.

Fra gli Ato insediati, la forma associativa prevalente è quella del consorzio (art. 31 d.lgs. n. 267/2000) e lo è in modo più evidente nel centro Italia, dove tutti gli Ato, ad eccezione di quelli della Regione Lazio, hanno assunto la forma di consorzio.

Al nord, invece, risulta prevalente la forma associativa di convenzione (art. 30 d.lgs. n. 267/2000).

Nelle regioni in cui la legge attuativa lasciava libera scelta circa la forma associativa, ovvero, il Veneto, l'Emilia Romagna, il Lazio e la Calabria, tutti gli Ato hanno optato per la forma di convenzione, ad eccezione del Veneto in cui le due forme sono state, entrambe, utilizzate.

In otto regioni (Valle d'Aosta, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna), nessun Ambito si è ancora insediato.

L'obiettivo della legge Galli era quello di ridurre la frammentazione delle gestioni (oggi in Italia sono 8.100), unificare l'organizzazione del ciclo dell'acqua, dalla captazione alla depurazione, e innescare un processo di industrializzazione del mercato aprendolo ai privati. Le tappe della riforma prevedevano, appunto, la costituzione degli Ato. Il passo successivo è la ricognizione delle opere esistenti, in quanto la conoscenza della situazione infrastrutturale costituisce la base informativa per predisporre il piano degli investimenti e quindi per affidare le gestioni. Il censimento, finora, è terminato soltanto nel 28% degli ambiti, è stato avviato nel 26% dei casi e non ancora partito nel 46%. I piani di investimento sono stati redatti solo da 13 ambiti, ossia dal 14% del totale.

Per quanto riguarda l'affidamento al gestore unico, solo due ambiti su 89 hanno avviato il servizio idrico integrato (l'Ato di Arezzo in Toscana e quello della Valle del Chiampo in Veneto) e solo uno di questi (Arezzo) lo ha fatto bandendo una gara pubblica per la scelta del socio privato della S.p.A. mista a maggioranza pubblica cui sarebbe stata affidata la gestione. L'Ato della Valle del Chiampo ha affidato la gestione ad una ex azienda speciale già presente sul territorio, la Acque del Chiampo poi trasformata in S.p.A.

3.12 I Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio.

I "Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio" rappresentano un nuovo strumento strategico di programmazione negoziata per la realizzazione di interventi orientati all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture e del tessuto economico-produttivo occupazionale e al recupero dei centri urbani interessati.

Sono state presentate 319 proposte di programma, di cui 127 sono state ammesse all'esame del comitato di selezione e valutazione. Sono stati ammessi a finanziamento 48 programmi, tra cui i 21 che hanno conseguito il punteggio più elevato per ciascuna regione. Successivamente, vista la disponibilità di risorse, da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, sono stati ammessi a finanziamento anche il programma del comune di Palermo e del comune di Formia, collocati in posizione utile nella graduatoria.

I finanziamenti disponibili sono finalizzati alla definizione della fattibilità dei programmi e alla progettazione di opere pubbliche. Più in particolare i programmi riguardano, in termini finanziari:

- per più del 36% interventi finalizzati al recupero del *deficit* infrastrutturale;

- per il 25% politiche finalizzate al recupero, alla messa in sicurezza e alla valorizzazione del patrimonio ambientale (bonifiche; abbattimenti di livelli di inquinamento; sistemazioni idrogeologiche; valorizzazione del patrimonio storico artistico e architettonico);
- per il 30% politiche che perseguono fini sociali (attività produttive in grado di garantire effetti occupazionali stabili);
- per circa il 9% politiche di partenariato, sussidiarietà e concertazione locale avviate sulla base degli strumenti della programmazione negoziata.

Il totale impegnato per i 50 Prusst ammessi a finanziamento è di lire 143,6 mld. Il totale impegnato per i 48 Prusst vincitori è di lire 138,5 mld. Il totale impegnato per Formia e Palermo (aggiunti successivamente) 4,1 mld. Totale generale 142,6 mld.

Con il recente d.m. 17 maggio 2001, il Ministro dei lavori pubblici ha ripartito i 205 mld messi a disposizione dalla legge finanziaria n. 388/2000.

3.13 Caratteristiche peculiari delle politiche di spesa in materia ambientale.

In materia ambientale, la concomitanza di fattori legislativi, organizzativi e amministrativi, per molti versi eccezionale, si è riflessa sulla stessa gestione finanziaria del 2000, così da determinare dati di consuntivo e indicatori contabili di non immediata lettura.

A ciò va aggiunto che la gestione della spesa in materia ambientale è da anni caratterizzata da peculiarità che la differenziano da quella delle altre Amministrazioni dello Stato.

Si deve, infatti, tenere presente che:

- dopo l'abbandono dell'esperienza dei Piani triennali di tutela ambientale (PTTA), non esiste più una normativa di spesa, basata su leggi permanenti, che preveda fondi per la realizzazione di interventi ambientali, sia nazionali che regionali;
- tutti i fondi appostati sul bilancio 2000, pertanto, si riferiscono a norme speciali, di durata circoscritta, o a rifinanziamenti concessi dalla legge finanziaria per l'anno di riferimento;
- oltre il 90% delle dotazioni finanziarie del Ministero sono impiegate per trasferimenti (correnti o, in misura maggiore, in conto capitale) a soggetti esterni ai quali, in definitiva, è affidato il compito di realizzare concretamente gli interventi ambientalistici programmati;
- le procedure per l'impegno dei fondi stanziati sono generalmente assai complesse, essendo sottoposte al vaglio di molteplici sedi istituzionali, soprattutto in relazione all'esigenza, operante fino a tutto il 2000, di "concertare" priorità ed interventi con le Regioni;
- le procedure di erogazione operano, per lo più, per stadi di avanzamento degli interventi e, pertanto, i pagamenti vengono di norma effettuati con ampi sfasamenti temporali rispetto ai correlati impegni di competenza.

Questi elementi concorrono nel determinare un'elevata discontinuità nelle serie storiche della spesa dell'Amministrazione e negli stessi indicatori contabili che dovrebbero rappresentare, sinteticamente, le capacità di realizzazione dei programmi di spesa.

E' infatti evidente che la mancanza di leggi permanenti di spesa - e quindi il ricorso a finanziamenti ciclici ed irregolari - rende difficile l'attuazione di una seria programmazione di medio periodo, che richiederebbe, invece, un quadro di risorse finanziarie predefinite.

Cosicché, ad un periodo iniziale (1987-91) di crescita significativa delle dotazioni finanziarie, ha fatto seguito un periodo (1992-94) di forte flessione e, successivamente, una fase di recupero, ma in condizioni di minore certezza del quadro finanziario.

D'altra parte, la condizione imposta da cicli irregolari di finanziamento si riflette inevitabilmente sulle risultanze contabili, caratterizzate infatti da vaste oscillazioni negli importi e nei coefficienti relativi ai diversi principali momenti contabili; in sostanza, si alternano fasi di esaurimento delle risorse finanziarie, nelle quali tuttavia si concentra un'elevata attività di

pagamenti riferibili ad impegni assunti in esercizi precedenti (non necessariamente con sfasamenti di un solo esercizio), e fasi di rialimentazione finanziaria nelle quali prevale l'attività finalizzata ad impegnare tempestivamente le risorse assegnate, mentre risulta molto ridotta la capacità di spesa in termini di cassa, in relazione ai meccanismi di erogazione sopra rammentati.

Le risorse finanziarie assegnate al Ministero dell'ambiente costituiscono una quota rilevante della spesa per finalità ambientali registrata nel Rendiconto generale dello Stato, ma una ricognizione complessiva deve considerare che funzioni e risorse di rilievo sono affidate anche ad altre amministrazioni statali.

A sua volta, la spesa statale per l'ambiente costituisce solo una parte delle risorse destinate al settore da parte delle Amministrazioni Pubbliche, come definite in sede di contabilità nazionale.

Limitando l'analisi alla spesa statale, le risultanze 2000 indicano che il Ministero dell'ambiente, con una dotazione (stanziamenti definitivi di competenza) di 3.260 mld, ha gestito circa il 58% delle risorse finanziarie complessivamente destinate alle politiche ambientaliste dal bilancio dello Stato. Una dotazione dell'ordine del 18% è stata attribuita al Ministero del lavori pubblici per la funzione obiettivo "Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici". Una incidenza solo di poco inferiore (17%) presenta la gestione delle risorse ambientali di competenza del Ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica.

Quote ridotte sono di pertinenza dei Ministeri delle politiche agricole e forestali, dei trasporti e navigazione, dei beni culturali.

Tale distribuzione delle risorse, peraltro, non si discosta, sostanzialmente, da quanto già verificato negli anni precedenti.

4. L'analisi delle risultanze di consuntivo secondo la classificazione funzionale.

La gestione delle risorse finanziarie 2000, con i raffronti riferiti al 1999, come già avvenuto in occasione delle precedente Relazione, per il comparto ***Infrastrutture, trasporti, ambiente e tutela del territorio***, viene esaminata sulla base della classificazione funzionale, in quanto essa è in grado di consentire la ricomposizione dei dati di consuntivo per politiche pubbliche, superando le incongruenze legate alle modalità organizzatorie della gestione delle risorse medesime.

La tabella che segue mostra i dati totali di consuntivo 2000 relativa, come detto, al comparto ***Infrastrutture, trasporti, ambiente e tutela del territorio***.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % Stanz. 00/99*	Massa impegnabile	Impegni effettivi su competenza	*% Var. % impegni effettivi*	% impegni effettivi su massa impegnabile	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
59.151.031	**+1,4**	**67.298.843**	**53.462.604**	**+4,1**	**79,4**	**112.430.774**	**43,0**

Tra le funzioni obiettivo di primo livello, il 68,5% dello stanziamento è classificato nell'ambito della Cofog 4 ***Affari economici***, il 18,6% nella Cofog 6 ***Insediamenti urbani ed assetto del territorio*** e il 9,5% nella Cofog 5 ***Tutela dell'ambiente***.

Nell'ambito della Cofog 4 ***Affari economici*** (pari a 40.498 mld in conto competenza, 44.978 mld in termini di massa impegnabile e 75.261 mld in termini di massa spendibile), vanno analizzate le funzioni di terzo livello: Trasporti su rotaia, Trasporti su gomma, Trasporti per via d'acqua e Trasporti aerei.

La funzione di terzo livello **Trasporti su rotaia** presenta i dati di consuntivo esposti nella tabella che segue; in essa sono evidenziate le variazioni degli stanziamenti di competenza e degli impegni effettivi rispetto all'esercizio 1999.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
24.516.270	**-6,8**	**86,3**	**-8,7**	**+41,9**	**39.270.774**	**54,0**

La funzione obiettivo (F.O.) di quarto livello più rilevante in termini di stanziamenti in conto competenza è quella denominata *Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*, con 20.181 mld. L'importo assorbe il 34,1% dello stanziamento totale destinato al comparto ***Infrastrutture, trasporti, ambiente e tutela del territorio***.

Nel 2000, il predetto stanziamento destinato alle Ferrovie dello Stato è stato impegnato nella misura del 96,7%; i pagamenti su massa spendibile risultano pari al 54,9%. Seguono, per entità, la F.O. *Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione*, con uno stanziamento di 2.515 mld, di cui è stato impegnato l'82,2% su massa impegnabile; la percentuale di pagamenti totali su massa spendibile è pari al 67,5%. Cospicuo è anche l'ammontare delle *Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa*, con 1.134 mld, di cui risulta impegnato il 31,7% su massa impegnabile. In relazione alla massa spendibile, il rapporto percentuale riferito al pagato totale, si presenta contenuto, pari al 32,2%.

Tra le funzioni di terzo livello in cui articola la Cofog ***4 Affari economici***, rilevante per importo è anche la F.O. ***Trasporti su gomma***, di cui si espone di seguito la situazione di consuntivo.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
13.146.724	**+22,4**	**84,2**	**+50,8**	**-81,9**	**29.821.657**	**26,8**

Tale funzione risulta articolata in più F.O. di quarto livello. Consistenti sono gli stanziamenti della F.O. *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture nazionali*, con 4.478 mld e la F.O. *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali*, con 4.464 mld. Per la prima F.O., il rapporto tra impegni effettivi e massa impegnabile è pari al 98,5% e quello pagamenti totali/massa spendibile è pari al 23,5%; per la seconda F.O., il rapporto impegni effettivi/massa impegnabile è del 99,4% e quello pagamenti totali/massa spendibile è pari al 23,8%. Consistente è anche lo stanziamento assorbito dalla F.O. *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse*, che presenta un importo pari a 1.312 mld. Soltanto il 51,6% risulta impegnato su massa impegnabile; anche i pagamenti su massa spendibile fanno registrare una percentuale assai contenuta, pari al 17,7%.

Nell'ambito della F.O. di terzo livello, i cui dati di consuntivo sono esposti nella tabella che segue, presenta rilevanza la voce ***Trasporti per vie d'acqua.***

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
1.708.576	**+7,3**	**67,8**	**+8,4**	**-65,0**	**3.436.803**	**31,7**

Nell'ambito della predetta F.O., che incide per il 4,2% rispetto alle risorse finanziarie della Cofog ***Affari economici***, vanno citate, in termini di risorse stanziate in conto competenza, la F.O. *Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche*, con 481 mld, la F.O *Interventi finanziari e contributi a società, enti ed organismi portuali, compresi quelli per la navigazione interna*, con 411 mld e la F.O. *Vigilanza e contributi a società di servizi marittimi e di navigazione* con 391 mld. Mentre la F.O. che ha per oggetto di spesa gli *Interventi finanziari e contributi a società* mostra un indice di impegno molto elevato pari al 99,9% e un indice di pagamento (pagato totale su massa spendibile) pari al 20,9%, le altre due F.O. mostrano una minore capacità di impegno, 76,6% (*Vigilanza e contributi a società*) e 61% (*Realizzazione e manutenzione porti*), con un indice di pagamento rispettivamente del 51,8% e del 27,2%.

Per i ***Trasporti aerei***, la tabella che segue espone i principali dati di consuntivo.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totalisu massa spendibile
814.932	**-9,3**	**27,0**	**-29,9**	**+53,2**	**2.283.259**	**21,2**

Si segnala, in particolare, tra le F.O. di quarto livello, la voce funzionale *Interventi finanziari a favore di enti operanti nel settore del trasporto aereo*, con 509 mld di stanziamento in conto competenza e la F.O. *Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti - Trasferimenti Enac*, con 88 mld di stanziamento. Particolarmente ridotta è la percentuale degli impegni effettivi su massa impegnabile relativa alla prima delle due citate F.O., che è pari soltanto al 7,4%.

Per le disfunzioni e le carenze rilevate nell'attuazione dei programmi per le infrastrutture nel settore dei trasporti, si rinvia alla parte speciale della presente Relazione dedicata all'analisi della gestione amministrativa e contabile concernente il Ministero dei trasporti e della navigazione nonché alle deliberazioni della Sezione del controllo in essa citate.

Nell'ambito della Cofog 6 ***Insediamenti urbani e assetto del territorio***, il cui stanziamento in conto competenza è di 11.035 mld (la massa impegnabile è pari a 13.807 mld e la massa spendibile raggiunge i 24.190 mld), si segnalano per rilevanza, nell'ordine, le seguenti F.O. di terzo livello: *Assetto del territorio*, con 6.795 mld; *Insediamenti urbani*, con 3.669 mld; *Approvvigionamento idrico*, con 318 mld.

La F.O di terzo livello ***Assetto del territorio*** presenta i seguenti dati di consuntivo.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
6.795.105	**-16,6**	**63,7**	**-20,5**	**-53,7**	**16.160297**	**47,4**

Dall'analisi dei dati di consuntivo, risulta che, in termini di massa impegnabile, le più significative F.O. di quarto livello sono: gli *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale, comprese le opere idrauliche nelle aree depresse*, con 2.906 mld, che presentano impegni effettivi pari a 2.055 mld (pari al 70,7% della massa impegnabile) e pagamenti su massa spendibile pari al 52,1%; gli *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche*, con 2.270 mld (gli impegni effettivi sono pari al 78,1%; i pagamenti totali sono pari al 67,1%); la *Riqualificazione delle aree metropolitane nelle aree depresse*, con 1.398 mld, anche se con un contenuto stanziamento di competenza (810 mld). Con riferimento a tale F.O., la capacità di spesa su massa spendibile è pari al 55,5%. Gli

Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale, comprese le opere idrauliche a seguito di calamità, presentano 1.248 mld di stanziamento, una massa impegnabile di 1.370 mld e indicatori pari a 82,8% per gli impegni e al 31,0% per i pagamenti. Assai ridotta è la capacità di spesa su massa spendibile (pari a 979 mld) relativa alla F.O. *Spese per la predisposizione di progetti di finanziamento per l'assetto territoriale nelle aree depresse*, che presenta un indice dell'1,02%.

La F.O. di terzo livello ***Approvvigionamento idrico*** presenta i dati di consuntivo riportati nella tabella che segue.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
318.868	**-4,8**	**80,7**	**-4,6**	**-8,9**	**835.168**	**40,8**

Nell'ambito della citata funzione, assume rilevanza la F.O di quarto livello *Interventi finanziari e tecnici per l'approvvigionamento idrico*. Essa reca, in conto massa impegnabile, 333 mld, di cui il 93,8% impegnati. Consistente è la percentuale (56,1%) di pagamenti totali su massa spendibile.

La F.O. di terzo livello **Ricerca e sviluppo per gli insediamenti urbani e l'assetto del territorio** presenta la situazione di consuntivo indicata nella tabella che segue.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
252.052	**+9,8**	**44,7**	**+124,2**	**-89,8**	**465.540**	**38,5**

In proposito, va menzionata la F.O di quarto livello *Studi e sperimentazioni in materia di insediamenti urbani e assetto del territorio*, che presenta una massa impegnabile pari a 401 mld, di cui solo il 44,7% impegnata. I pagamenti totali su massa spendibile non sono elevati (38,5%).

L'ultima Cofog presa in esame **5 Tutela dell'ambiente** presenta stanziamenti definitivi in conto competenza pari a 5.607 mld, una massa impegnabile pari a 6.180 mld e una massa spendibile pari a 9.939 mld.

La F.O. di terzo livello **Gestione delle acque reflue** reca la situazione di consuntivo esposta nella tabella che segue.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
961.694	**+6,6**	**91,2**	**+3,3**	**+80,7**	**1.524.171**	**45,0**

Sulla base della disaggregazione dei dati di quarto livello funzionale, si segnalano le seguenti F.O.: *Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali*, con 283 mld in conto competenza; *Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili*, con 273 mld; *Interventi per opere igienico sanitarie*, con 199 mld. Le risorse finanziarie relative alle predette funzioni obiettivo risultano in larga

parte impegnate (rispettivamente, nella misura del 93,3%, 97,4% e del 91,1%). L'indicatore pagamenti su massa spendibile è, rispettivamente, del 46,1%, 46,1% e del 33,2%.

La F.O. di terzo livello **Riduzione dell'inquinamento**, mostra i seguenti dati di consuntivo.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
800.171	**-46,3**	**+87,4**	**-51,2**	**+299,9**	**2.065.880**	**32,1**

Vanno, in proposito, menzionate le F.O. di quarto livello: *Interventi finanziari per la riduzione dell'inquinamento*, con 218 mld di stanziamenti; *Tutela, disinquinamento e risanamento del suolo*, con 147 mld; *Tutela dell'aria e disinquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico*, con 144 mld; *Tutela e disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne*, con 129 mld. Mentre il rapporto percentuale impegni effettivi su massa impegnabile è molto elevato per la prima delle F.O. in esame (99,1%), per le altre, pur essendo di molto al di sopra dell'indice medio del settore (79,4%), è pari rispettivamente all'86,8%, 80,4% e 80,2%. Il rapporto pagamenti su massa spendibile che nella media del settore risulta pari al 43%, per la F.O. *Interventi finanziari per la riduzione dell'inquinamento* si presenta notevolmente più elevato (99,9%), mentre è decisamente inferiore alla media per le atre F.O. con il 29,1%, il 13,2% e il 26,6%.

La F.O. di terzo livello **Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici** reca le seguenti risultanze di consuntivo.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	% impegni effettivi su massa impegnabile	*Var. % impegni effettivi 00/99*	Residui finali di stanziamento Var.% 00/99	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
2.730.423	**+75,8**	**71,1**	**+46,2**	**-25,7**	**4.758.598**	**42,1**

Presentano consistenti dotazioni in conto competenza la F.O. *Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico*, con 1.093 mld di stanziamenti, e la F.O. *Tutela dei beni ambientali e paesaggistici*, con 580 mld. Gli indicatori di efficienza finanziaria, per quanto riguarda la capacità di impegno, sono rispettivamente del 94,0% e del 58,9%.

Inoltre, la capacità di pagamento, per la prima delle due F.O., si attesta al 57,4%, mentre il citato indicatore si presenta non elevato (31,1%) per la F.O. *Tutela dei beni ambientali e paesaggistici*.

4.1 In particolare: l'analisi della politica delle acque.

La ricostruzione dei dati finanziari di bilancio secondo l'analisi funzionale della spesa rivela la situazione di consuntivo esposta dalla tabella che segue.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	Massa impegnabile	Impegni effettivi su competenza	*Var. % impegni effettivi*	impegni effettivi su massa impegnabile	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
7.365.631	**-8,5**	**8.751.090**	**6.342.517**	**-12,1**	**7.479.606**	**15.562.559**	**47,7**

L'aggregato è la risultante della somma delle F.O. di quarto livello elaborate dalla Corte per evidenziare il complesso degli interventi finanziari destinati alla politica delle acque.

Sono state considerate F.O. di quarto livello incluse nelle seguenti voci funzionali di terzo livello (di cui si riporta la quota parte dello stanziamento considerato in mld): **Agricoltura** (445 mld); **Gestione delle acque reflue** (961 mld); **Riduzione dell'inquinamento** (129 mld); **Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici** (1.124 mld); **Assetto del territorio** (4.385 mld); **Approvvigionamento idrico** (318 mld).

In termini di stanziamenti, assume particolare rilevanza la F.O. di terzo livello **Assetto del territorio,** che comprende le F.O. di quarto livello *Interventi tecnici finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche* e quella relativa alle *aree depresse* (già analizzate nel paragrafo che precede), e che incide nella misura percentuale del 59,5% del complessivo stanziamento destinato alla politica delle acque.

4.2 In particolare: gli interventi per la Protezione civile.

La ricostruzione delle risultanze di consuntivo destinate alla politica settoriale della Protezione civile, elaborata secondo l'analisi funzionale espone i seguenti valori.

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	Massa impegnabile	Impegni su competenza	*Var. % Impegni effettivi*	% impegni effettivi su massa impegnabile	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
9.054.908	**+2,6**	**10.465.763**	**7.652.107**	**+11,2**	**73,1**	**16.465.118/**	**47,1**

I dati così ottenuti sono stati ulteriormente ripartiti in funzione della tipologia della spesa in due aree così specificate:

Prevenzione, emergenza e soccorso, con i seguenti dati:

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	Massa impegnabile	Impegni su competenza	*Var. % Impegni effettivi*	% impegni effettivi su massa impegnabile	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
5.171.556	**+32,1**	**5.552.224**	**4.231.063**	**+20,9**	**76,2**	**6.776.451**	**64,8**

Ricostruzione e misure di sostegno a seguito di calamità, con le sottoindicate risultanze:

(in milioni di lire)

Stanz.conto competenza	*Var. % stanz. 00/99*	Massa impegnabile	Impegni su competenza	*Var. % Impegni effettivi*	% impegni effettivi su massa impegnabile	Massa spendibile	% pagamenti totali su massa spendibile
3.883.352	**-20,9**	**4.913.539**	**3.421.043**	**+1,1**	**69,6**	**9.688.667**	**34,8**

Tra le funzioni obiettivo di primo livello dell'intero settore, il 30% dello stanziamento è classificato nella Cofog **3** ***Ordine pubblico e sicurezza***, il 29,5% nell'ambito della Cofog ***6 Insediamenti urbani e assetto del territorio***, il 26,5% nella Cofog ***2 Difesa*** e l'8,6% nella Cofog ***10 Protezione sociale***.

Nell'ambito della Cofog ***3 Ordine pubblico e sicurezza***, la maggior parte dello stanziamento si concentra nella F.O. di quarto livello *Interventi di soccorso in caso di incendi*, con uno stanziamento di 2.269 mld; per questo obiettivo, oltre l'86% della massa impegnabile risulta impegnata nell'esercizio. I pagamenti sono, invece, pari al 77,6%.

Con riferimento alla Cofog ***6 Insediamenti urbani ed assetto del territorio*** (pari a 2.674 mld in conto competenza, 2.905 mld in termini di massa impegnabile e 6.222 mld in termini di massa spendibile), assumono rilevanza le voci funzionali di quarto livello *Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni a seguito di calamità*, con 1.425 mld in termini di stanziamenti di competenza e la F.O. *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale*

comprese le opere idrauliche a seguito di calamità, con 1.248 mld. L'indicatore finanziario rapporto percentuale impegni totali su massa impegnabile si mostra elevato per le due F.O., con l'86,8% per la prima e l'82,8% per la seconda. Il rapporto percentuale pagamenti su massa spendibile si presenta, rispettivamente, pari al 36,6% e al 31%.

I dati relativi alla Cofog ***2 Difesa*** sono stati disaggregati in diverse F.O. di quarto livello. La più rilevante è denominata *Previsione rischi e interventi e prevenzione di calamità*, con 1.615 mld in termini di previsioni di competenza. Gli impegni effettivi sono stati pari al 57,7% della massa impegnabile; mentre i pagamenti presentano un indicatore pari al 47%.

Analizzando la Cofog ***10 Protezione sociale***, la maggiore concentrazione dello stanziamento si rinviene nella F.O. *Interventi per la ricostruzione e indennizzi per calamità*, con 729 mld (-42,7% rispetto allo scorso anno). L'indicatore impegni effettivi totali su massa impegnabile non si presenta elevato, con il 52,2%; i pagamenti su massa spendibile risultano al di sotto della media, con il 41,6%.

5. Risorse finanziarie 2000 per categorie di opere pubbliche.

Le tabelle che seguono espongono la spesa a carico del bilancio dello Stato destinate alla realizzazione di opere pubbliche. Attraverso una selezione dei capitoli di bilancio sono state individuate, attraverso un'apposita elaborazione dei dati di consuntivo, 14 categorie di opere.

Sono stati presi in esame, per ciascun settore, gli stanziamenti di bilancio gestiti direttamente dalle amministrazioni centrali nonché quelli trasferiti (a titolo di contributi, pagamento di mutui e interessi) a favore di enti locali, enti vari e Commissari di Governo. Nel raffronto con il 1999, va tenuto presente che alcuni capitoli non sono più previsti nel bilancio 2000 e che, di contro, ne sono stati inseriti di nuovi. Sono stati espunti alcuni capitoli la cui denominazione era solo di "spese per manutenzione".

Con riferimento ai singoli settori di spesa, si precisa che:

- per l'*edilizia demaniale* sono comprese le opere per edifici pubblici, nonché l'edilizia penitenziaria e le caserme;
- nell'*edilizia abitativa* sono compresi anche gli interessi sui mutui;
- nelle *Opere ferroviarie* sono compresi anche gli interventi per le metropolitane, trasporti speciali, intermodali e funivie. E' stato compreso il capitolo 7350 del Ministero del tesoro relativo all'apporto dello Stato all'aumento del capitale delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per l'ammodernamento delle strutture ferroviarie;
- alle *opere marittime* e portuali sono state sommate quelle fluviali;
- l'aggregato *calamità naturali* e protezione civile comprende opere di prevenzione e di ricostruzione, nonché gli interventi per danni bellici e cioè tutte le opere destinate a far fronte a calamità naturali, indipendentemente dalla categoria;
- le *opere varie* sono relative al turismo, allo sport, all'edilizia di culto, e ad altre tipologie di trasporto;
- sono state riclassificate le *opere irrigue* e sono state inserite le *opere igienico sanitarie e idriche*: le prime direttamente riferibili ad usi agricoli, le seconde per acquedotti, fognature e altre opere idriche;
- i fondi destinati agli enti locali ed enti vari (in cui sono compresi, IACP, Commissari di Governo, Autorità di bacino, ecc.) sono selezionati individuando i capitoli la cui denominazione reca chiaramente un trasferimento dal bilancio dello Stato. Le risorse finanziarie destinate all'Anas sono state riferite al comparto Amministrazioni centrali.

Lo stanziamento complessivo a carico del bilancio dello Stato per opere pubbliche, nel 2000, è pari a 45.303,5 mld, contro i 37.762 mld del 1999, con un incremento del 19,9% rispetto allo scorso esercizio. Il dato conferma la tendenza rispetto allo scorso anno - in cui si era

registrato un aumento seppur maggiore degli stanziamenti di 28,3 punti percentuali rispetto all'esercizio finanziario 1998 (37.762 mld nel 1999, contro 29.429 mld nel 1998).

Rilevante è anche l'aumento della massa spendibile, che passa da 75.562 mld del 1999 a 91.109 mld del 2000, con un incremento del 20,5%.

L'analisi degli indicatori finanziari rivela, nel 2000 rispetto al 1999, un peggioramento, anche se non particolarmente consistente, sia in termini di risorse impegnate su stanziamenti di competenza (-1,4 punti percentuali), che di pagamenti totali su massa spendibile (-0,6%).

L'analisi degli andamenti della spesa gestiti direttamente dalle Amministrazioni centrali mostra, nel 2000 rispetto al 1999, una flessione di 0,3 punti percentuali in termini di impegni su competenza e dello 0,8% punti percentuali in termini di pagamenti su massa spendibile.

Per le risorse trasferite, si è registrata una flessione del 17,4% in termini di impegni su competenza; sul versante dei pagamenti su massa spendibile, si è, invece, riscontrato un incremento dell'1,48%.

Risorse finanziarie 2000, in milioni di lire, per categorie di opere pubbliche
Amministrazioni centrali

categorie di opere	res. Tot. Stanz. "F" all'1/1	stanz.def.comp	massa impegn.	imp.eff. Su comp.	% imp. Su prev.def.comp	residui iniziali	massa spendibile	pagato totale	residui totali	% pag. tot su massa spendibile
Edilizia demaniale	727.488	1.517.340	2.244.828	753.945	49,69	3.387.181	4.904.521	905.817	3.618.907	18,47
Edilizia abitativa	0	2.491.438	2.491.438	2.430.609	97,56	1.826.877	4.318.315	2.928.974	1.367.188	67,83
Edilizia scolastica	0	1.163.122	1.163.122	1.103.174	94,85	816.278	1.979.400	1.059.974	917.751	53,55
Edilizia ospedaliera	0	3.885.891	3.885.891	3.605.467	92,78	2.579.974	6.465.865	1.155.874	5.029.559	17,88
Opere irrigue	124.071	405.464	529.535	102.453	25,27	1.389.708	1.795.172	331.681	1.382.288	18,48
Opere igienico san. e idriche	70.823	730.091	800.914	690.359	94,56	832.316	1.562.407	755.192	755.481	48,34
Opere ferroviarie	1.127.111	8.903.601	10.030.712	7.182.795	80,67	1.893.358	10.796.959	6.966.818	2.620.358	64,53
Opere marittime e port.	195.686	1.083.213	1.278.899	855.237	78,95	1.568.200	2.651.412	630.058	1.773.600	23,76
Opere aeroportuali	566	133.389	133.954	133.389	100,00	818.229	951.617	159.045	737.862	16,71
Patrimonio storico-art.	66.060	643.953	710.012	598.152	92,89	774.725	1.418.677	509.524	882.315	35,92
Salvaguardia ambientale	35.082	899.399	934.481	842.286	93,65	624.952	1.524.350	769.865	707.744	50,50
Viabilità	847.463	10.220.774	11.068.237	9.947.878	97,33	15.175.448	25.396.222	5.707.995	19.660.283	22,48
Calamità nat. e prot. Civ.	621.586	4.096.033	4.717.619	3.439.766	83,98	4.424.795	8.520.828	3.483.251	4.808.384	40,88
Opere varie	1.609.540	5.455.541	7.065.081	4.309.538	78,99	6.142.592	11.598.134	6.700.074	4.227.915	57,77
totale amm. Centrali	*5.425.476*	*41.629.249*	*47.054.723*	*35.995.048*	*86,47*	*42.254.633*	*83.883.879*	*32.064.142*	*48.489.635*	*38,22*

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati R.G.S.

Risorse finanziarie 2000, in milioni di lire, per categorie di opere pubbliche - Enti locali

categorie di opere	res. Tot. Stanz. "F" all'1/1	Stanz def.comp	massa impegn.	imp.eff. Su comp.	% imp. Su prev.def.comp	residui iniziali	massa spendibile	pagato totale	residui totali	% pag. tot su massa spendibile
Edilizia demaniale	0	190.000	190.000	190.000	100,00	40000	230.000	230.000	0	100,00
Edilizia abitativa	0	0	0	0		167.962	167.962	0	167.962	0,00
Edilizia ospedaliera	356.511	1.083.532	1.440.043	15.000	1,38	356.511	1.440.043	12.750	1.427.293	0,89
Opere igienico san. e idriche	0	3.146	3.146	3.146	100,00	0	3.146	901	2.245	28,64
Opere ferroviarie	0	20.000	20.000	20.000	100,00	0	20.000	20.000	0	100,00
Salvaguardia ambientale	129.610	393.000	522.610	177.408	45,14	129.610	522.610	279.610	230.408	53,50
Viabilità	0	24.500	24.500	24.212	98,82	11.013	35.513	24.212	11.013	68,18
Calamità nat. e prot. Civ.	0	546.365	546.365	541.030	99,02	1.045.859	1.592.224	309.531	1.282.652	19,44
Opere varie	622.000	1.413.784	2.035.784	1.394.254	98,62	1.800.650	3.214.434	1.996.883	1.208.022	62,12
totale Enti locali	**1.108.121**	**3.674.327**	**4.782.448**	**2.365.050**	**64,37**	**3.551.605**	**7.225.932**	**2.873.887**	**4.329.595**	**39,77**
totale generale	**6.533.597**	**45.303.576**	**51.837.171**	**38.360.098**	**84,67**	**45.806.238**	**91.109.811**	**34.938.029**	**52.819.230**	**38,35**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati R.G.S.

5.1 In particolare: l'attività di finanziamento della Cassa depositi e prestiti in materia di investimenti.

Con riferimento agli investimenti, la tabella che segue espone la situazione dell'attività propria[4] della Cassa depositi e prestiti: nel 2000 sono stati concessi mutui per complessivi 14.521 mld di lire (di cui 1.078 mld per passività) e anticipazioni, a valere sul Fondo rotativo per la progettualità (in base all'art. 1 legge n. 549/95) per circa 470 mld.

Rispetto al 1999, l'attività è risultata in crescita del 16,7% rispetto al 1999 (del 10,1% per gli enti locali); il fenomeno è dovuto all'aumento dei mutui ordinari (+31,4%).

Nel 2000, rispetto al 1999, si è registrato un aumento, pari al 15,7% (9,5% per gli enti locali), dei mutui strettamente concessi per finanziare investimenti. Tale incremento ha interessato in prevalenza il nord (21,9%).

Il 28,3 del totale dei mutui concessi per investimenti(13.443 mld) ha riguardato opere di viabilità e trasporti; il 15,4% del predetto importo è stato destinato per finanziare opere di edilizia scolastica e universitaria.

Il 43% dei mutui concessi alle Regioni ha interessato il settore delle opere di ripristino a seguito di calamità naturali (1.062 mld, rispetto ai 649 del 1999).

(in miliardi di lire)

Interventi	Totale mutui **concessi** 2000	*Var. % 00/99*	Totale mutui **erogati** 2000	Erogazioni % sul totale	*Var. % Er. 00/99*
Edilizia pubblica e sociale	1.496,1	*18,7*	1.313,9	18,3	*24,9*
Edilizia scolastica e universitaria	2.080,3	*-10,4*	1.252,1	17,4	*8,3*
Impianti sportivi, ricreativi e ricettivi	387,9	*11,2*	352,8	4,9	*0,6*
Edilizia sanitaria	249,2	*204,8*	6,0	0	*252,6*
Opere ripristino per calamità naturali	1.113,6	*7,8*	480,9	6,7	*67,5*
Opere viabilità e trasporti	3.812,3	*38,5*	1.662,6	23,2	*-11,3*
Opere idriche	274,4	*-23,6*	218,6	3,0	*7,8*
Opere igieniche	782,3	*-32,6*	600,2	8,3	*-2,67*
Opere nel settore energetico	235,5	*3,0*	213,5	2,9	*-6,66*
Opere pubbliche varie	1.629,3	*125,7*	594,5	8,3	*-2,68*
Mutui per scopi vari	1.382,1	*2,6*	466,8	6,5	*58,7*
Totale investimenti	*13.443,0*	*15,7*	*7.162,4*		
Passività	1.078,3	*30,2*			
Totale % sul totale	14.521,3	*16,7*			*7,8*

6. La riorganizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato.

6.1 Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Com'è noto, il d.lgs. n. 300 del 1999 ha ridefinito l'organizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato per pervenire alla razionalizzazione, alla soppressione e alla fusione di ministeri nonché all'istituzione di agenzie e al riordino dell'amministrazione periferica dello

[4] Per attività propria, si intende l'attività che la Cassa depositi e prestiti svolge utilizzando i fondi di cui dispone ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 284/1999 (il fondo di dotazione; il risparmio postale ed altri prodotti finanziari; i depositi; i fondi provenienti da prestiti; i fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, nel limite di 1/3 del saldo del conto corrente che la Cassa intrattiene con il Tesoro dello Stato, ai sensi dell'art. 3 della legge n. 344/1965). Nell'ambito dell'attività propria, va compresa anche l'attività svolta dalla Cassa utilizzando i fondi dei conti correnti postali per la parte eccedente il terzo previsto dall'art. 3 della legge n. 344/1965. All'interno dell'attività propria si distingue anche tra mutui ordinari, che costituiscono l'ordinaria attività di investimento della Cassa come regolata dal d.m. Tesoro 7 gennaio 1998 a favore degli enti ammessi al credito della Cassa (i mutui ordinari sono per la maggior parte finanziamenti in cui l'ente mutuatario sopporta il relativo onere di ammortamento; in questa categoria non rientrano i mutui con oneri di ammortamento a carico dello Stato), e mutui concessi in base a leggi speciali, che specificano le finalità, la tipologia del mutuo, le modalità di ammortamento, e gli enti beneficiari (si tratta, in prevalenza, di mutui accordati in base a leggi di settore, le quali prevedono che l'ammortamento sia a totale o parziale carico dello Stato).

Stato.

In particolare, il citato decreto legislativo - in attuazione della delega disposta con l'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modifiche - ha previsto l'istituzione del "Ministero dell'ambiente e del territorio", costituito dall'unione del Ministero dell'ambiente con alcune componenti del Ministero dei lavori pubblici e dei servizi tecnici nazionali (il D.P.C.M. 10/4/2001 ha operato il trasferimento degli uffici del Ministero dei lavori pubblici).

L'esame delle funzioni e dei compiti evidenzia la scelta operata dal legislatore delegato che, nonostante la possibilità di concentrare in un unico dicastero tutte le attribuzioni riconducibili alla gestione del territorio, ha invece optato per la loro ripartizione tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, affidando al primo quelle più strettamente legate al profilo della tutela del territorio ed al secondo quelle più propriamente connesse al profilo degli interventi sullo stesso, in quanto relative ad infrastrutture e trasporti.

Le funzioni del nuovo dicastero dell'ambiente indicate dall'art. 35 sono distribuite dal successivo articolo 36 in "quattro aree funzionali", in relazione alle quali devono essere istituiti i dipartimenti in cui si articolerà il nuovo Ministero (cfr. d.P.C.M. 27 marzo 2001, pubblicato sulla G.U. n. 114 suppl. ord. del 18 maggio 2001).

La prima area funzionale concerne le funzioni di indirizzo e regolazione, in quanto relativa alla "promozione di politiche di sviluppo sostenibile nazionali e internazionali; sorveglianza, monitoraggio e controllo nonché individuazione di valori limite, *standard*, obiettivi di qualità e sicurezza e norme tecniche".

Alla seconda area funzionale fanno capo i compiti concernenti la prevenzione ed il risanamento delle risorse naturali dagli inquinamenti, comprendendo essa la "valutazione d'impatto ambientale; prevenzione e protezione dall'inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico e dai rischi industriali; gestione dei rifiuti; interventi di bonifica; interventi di protezione e risanamento nelle aree ad elevato rischio ambientale; riduzione dei fattori di rischio".

La terza area riguarda gli aspetti inerenti al territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali, in quanto riferita "all'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali; individuazione, conservazione e valorizzazione delle aree naturali protette; tutela della biodiversità, della fauna e della flora; difesa del suolo; polizia ambientale; polizia forestale ambientale; sorveglianza dei parchi nazionali e delle riserve naturali dello Stato; controlli sulle importazioni e sul commercio delle specie esotiche protette; sorveglianza sulla tutela della flora e della fauna protette da accordi e convenzioni internazionali".

Nella quarta area rientra, inoltre, tutto il settore della tutela delle acque, concernendo essa la "gestione e tutela delle risorse idriche; prevenzione e protezione dall'inquinamento idrico; difesa del mare e dell'ambiente costiero".

L'art. 38 del decreto citato istituisce, infine, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, rinviando agli artt. 8 e 9 dello stesso per quanto riguarda l'ordinamento, il personale e la dotazione finanziaria (dell'Agenzia).

Secondo la previsione dell'art. 38 comma 2 "l'Agenzia svolge i compiti e le attività tecnico-scientifiche di interesse nazionale per la protezione dell'ambiente, per la tutela delle risorse idriche e della difesa del suolo, ivi comprese l'individuazione e delimitazione dei bacini idrografici nazionali e interregionali". In particolare, ai sensi dell'art. 39, essa esercita le funzioni concernenti la protezione dell'ambiente, come definite dall'art. 1 del decreto-legge n. 496 del 1993, convertito dalla legge n. 61 del 1994, nonché le altre assegnate con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e svolge anche le funzioni relative al riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo e delle acque di cui agli artt. 1 e 4 della legge n. 183 del 1989 ed ogni altro compito e funzione di rilievo nazionale di cui all'art. 88 del d.lgs. n. 112 del 1998.

In tale quadro, all'Agenzia, sono trasferite le attribuzioni dell'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente (Anpa) e quelle dei Servizi tecnici nazionali istituiti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ad eccezione di quelle del servizio sismico nazionale.

L'ANPA ed i predetti servizi sono soppressi dal decreto n. 300.

L'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente, in realtà, era stata già istituita dal decreto-legge n. 496 del 1993, convertito con la legge n. 61 del 1994, insieme alle agenzie regionali per l'ambiente (Arpa) ed a seguito della sottrazione alle Usl della competenza relativa ai controlli ambientali. Per effetto di detta normativa, tali controlli erano stati affidati alle agenzie regionali, mentre all'agenzia nazionale erano stati attribuiti compiti di indirizzo e coordinamento tecnico nei confronti dei suddetti organismi regionali.

Il d.lgs. n. 300 prevede ora, da un lato, che nell'ambito dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici è costituito un organismo che assicuri il coinvolgimento delle Regioni previsto dall'art. 110 del d.lgs. n. 112 del 1998, al fine di garantire il sistema nazionale dei controlli in materia ambientale, e, dall'altro lato, che i rapporti tra l'agenzia e le agenzie regionali restano disciplinati dall'art. 3, comma 5, del decreto-legge n. 496 del 1993, convertito dalla legge n. 61 del 1994.

6.2 Il Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Con d.P.R. 26 marzo 2001, n. 177 (in G.U. suppl. ord. n. 114 del 18 maggio 2000), è stato emanato il regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al Ministero sono attribuite, con le inerenti risorse, le funzioni e i compiti dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione nonché del Dipartimento delle aree urbane istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, eccettuate quelle attribuite dallo stesso decreto, ad altri ministeri o agenzie e fatte salve quelle conferite alle Regioni e agli Enti locali.

Il nuovo assetto del Ministero prevede quattro dipartimenti, a loro volta articolati in direzioni generali, ciascuno dei quali cura i rapporti con gli organismi internazionali e il coordinamento con l'Unione europea, in materia di navigazione, trasporto marittimo e aereo.

Si tratta del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo e del territorio (che svolge funzioni relative all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali), Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia (con compiti relativi ai lavori pubblici, alle strade nazionali ed autostrade, all'edilizia residenziale), Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo (con compiti relativi al demanio, ai porti, agli aeroporti ed al sistema idroviario padano-veneto, sicurezza della navigazione marittima e dell'aviazione civile), Dipartimento per i trasporti terrestri. Ai dipartimenti si aggiungono due servizi trasversali: il Servizio per gli affari generali e per politiche del personale e il Servizio per i sistemi informativi e statistici. Per il raccordo delle strutture dipartimentali è prevista l'istituzione della conferenza permanente dei capi dei dipartimenti, con compiti di coordinamento e formulazione di proposte al Ministro in ordine all'emanazione di indirizzi e direttive di raccordo operativo e di esercizio coordinato delle funzioni dei dipartimenti.

Il provvedimento menziona anche l'Agenzia delle infrastrutture per la protezione dell'ambiente e per servizi tecnici, prevista dall'art. 44 del d.lgs n. 300/1999, quale struttura sottoposta al potere di indirizzo e vigilanza del Ministero.

Lo schema del regolamento si compone di due capi: il primo concerne le attribuzioni dei dipartimenti e altri organismi; il secondo riguarda l'articolazione delle suddette strutture e gli ambiti di esercizio delle competenze del Ministero.

6.3 La ricomposizione delle risultanze di consuntivo secondo le disposizioni dei regolamenti di attuazione della Riforma dell'organizzazione di Governo (d.lgs. n. 300/1999).

L'analisi dei dati di consuntivo che segue si fonda su una "simulazione" degli esiti del consuntivo 2000, elaborati sulla base della classificazione funzionale, fino al dettaglio del

quarto livello funzionale, calibrata sulla riorganizzazione dei Ministeri dei trasporti e della navigazione, lavori pubblici e ambiente, così come configurata dai menzionati regolamenti di attuazione del d.lgs. n. 300/1999 (d.P.R. n. 117 e n. 178/2001).

Al riguardo, si osserva che la ricomposizione dei dati finanziari ha incontrato, in alcuni casi, una sovrapposizione di soggetti sulla stessa funzione. Per esempio, l'attuale Direzione generale della difesa del suolo, che farà parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, presenta competenze analoghe a quelle che sarà chiamato a svolgere il nuovo Ministero delle infrastrutture e trasporti; l'Ufficio di Roma capitale, che viene collocato nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e trasporti, presenta anche competenze che interessano la tutela e la conservazione dei beni architettonici e monumentali. Ne discende che la predetta "simulazione", pur se comporta l'inevitabile rischio di possibili approssimazioni, può consentire di mettere a fuoco profili di criticità da risolvere in occasione della messa a punto dell'ormai imminente disegno di legge di bilancio per il 2002.

6.3.1 Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Gli stanziamenti definitivi di competenza ammontano a complessivi 6.590 mld. Gli impegni in conto competenza sono pari all'81,9%. Anche gli impegni totali su massa impegnabile (pari a 6.590 mld) raggiungono percentuali elevate (81,2%).

La riduzione dell'accumulo dei residui di stanziamento in corso d'anno si presenta contenuta (-1,1).

I pagamenti totali su massa spendibile (14.323 mld) sono stati pari al 35,9%.

A fronte di una liquidità (autorizzazioni di cassa su massa spendibile) del 52,3%, la capacità di pagamento (pagamenti totali su autorizzazioni di cassa) risulta pari al 68,6%.

I residui totali finali presentano un incremento, pari all'12,2%.

Analizzando la ricomposizione della spesa secondo l'analisi funzionale, risulta che il 70,6% degli stanziamenti definitivi di competenza è allocato nell'ambito della Cofog ***Tutela dell'ambiente*** (4.659 mld), di cui l'86,7% impegnati.

Di tale stanziamento, 2.249,2 mld (pari al 48,2% della Cofog ***Tutela dell'ambiente***) sono destinati alla funzione obiettivo di quarto livello *Attività delle Autorità di bacino a seguito di calamità* e 1.060 mld (pari al 22,7% del predetto stanziamento) riguardano la *Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico.*

Sempre nell'ambito della Cofog ***Tutela dell'ambiente***, per entità degli stanziamenti, vanno segnalate le seguenti altre funzioni obiettivo di quarto livello: *Tutela dei beni ambientali e paesaggistici* (476,2 mld); *Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine* (335,8 mld); *Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili* (273,9 mld); *Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole ed industriali* (283,4 mld); *Interventi finanziari per la riduzione dell'inquinamento* (218 mld).

Oltre all'analizzata Cofog ***Tutela dell'ambiente***, la Cofog ***Affari economici*** assorbe 618,9 mld, di cui consistente è la finalizzazione per la F.O. di quarto livello *Interventi di bonifica ed opere nelle aree depresse* (230 mld).

Di rilievo anche le risorse destinate alla Cofog ***Difesa*** (pari a complessivi 324 mld), di cui 276 mld sono destinati alla F.O. *Interventi di emergenza e soccorso per calamità* e alla Cofog ***Ordine pubblico e sicurezza*** (pari a complessivi 237 mld), che sono concentrate nella F.O. *Attività di controllo del territorio.*

6.3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli stanziamenti definitivi di competenza ammontano a complessivi 57.071 mld. Gli impegni in conto competenza sono pari all'90,1%. Anche gli impegni totali su massa impegnabile (pari a 64.714,7 mld), raggiungono percentuali elevate (86%).

Significativa, sul piano della capacità gestionale, è la riduzione dell'accumulo dei residui di stanziamento (-23%, in termini assoluti, -1.761 mld).

I pagamenti totali su massa spendibile (108.728,2 mld) sono stati pari al 43,4%.

A fronte di una liquidità (autorizzazioni di cassa su massa spendibile) del 60,1%, la capacità di pagamento (pagamenti totali su autorizzazioni di cassa) risulta pari al 72,3%.

I residui totali finali presentano un leggero incremento, pari al 6,5%.

Analizzando la ricomposizione della spesa secondo l'analisi funzionale, risulta che il 74,8% degli stanziamenti definitivi di competenza è allocato nell'ambito della Cofog ***Affari economici*** (42.709 mld), di cui l'91,2% impegnati.

Di tale stanziamento, 20.181,8 mld (pari al 47,2% della Cofog ***Affari economici***) sono destinati alla funzione obiettivo di quarto livello *Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*, di cui il 96,6% impegnati.

Sempre nell'ambito della Cofog ***Affari economici***, vanno segnalate, per consistenza finanziaria, le seguenti F.O. di quarto livello: *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali* (4.478,5 mld); *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali* (4.464,4 mld); *Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione* (2.515,6 mld); *Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale* (1.347,1 mld); *Vigilanza e sostegno alle imprese armatoriali e navalmeccaniche* (1.243,6 mld); *Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa* (1.208 mld).

Consistenti sono anche le risorse finanziarie destinate alla Cofog ***Insediamenti urbani ed assetto del territorio*** (10.120,5 mld), che assorbe il 17,7% dello stanziamento complessivo del nuovo Ministero. Le quote parte più consistenti sono destinate alle seguenti funzioni obiettivo di quarto livello: *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse* (2.034,9 mld); *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche* (1.895,3 mld); *Edilizia residenziale* (1.765,4 mld); *Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni a seguito di calamità* (1.425,7 mld); *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche a seguito di calamità* (1.180,2 mld).

7. Il decentramento amministrativo.

7.1 Il d.lgs. n. 112/1998: i trasferimenti relativi all'area territorio, trasporti e ambiente.

Come è noto, numerosi atti normativi hanno regolato la materia del decentramento delle funzioni in attuazione delle leggi quadro sul riordino e la riforma della pubblica amministrazione (legge 15 marzo 1997, n. 59 e legge 15 maggio 1997, n. 127).

La tabelle che seguono sintetizzano lo stato di attuazione del decentramento delle funzioni.

Area Territorio ambiente e infrastrutture (d. lgs. 112/1998) – Dati in lire					
Settore	**Enti destinatari**	**Provvedimento**	**Risorse annue**	**Risorse *una tantum***	**Personale**
Viabilità	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	*2.581.400.000.000*	1.194.000.000.000	3.920
Edil. Resid. Pubbl.	Regioni	Conf. St-Reg 16/03/2000		7.000.000.000.000	91
Opere pubbliche	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	256.600.000.000	545.400.000.000	1.002
Ambiente	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	815.000.000.000		
Demanio idrico	Regioni	DPCM 12/10/2000	500.000.000		104
		DPCM 13/11/2000			
Catasto	Comuni	DPCM 19/12/2000	80.000.000.000		4.000
		Conf. Unif. 06/12/2000			
Trasporti	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	12.600.000.000	57.450.000.000	745
		DPCM 13/11/2000			
Protezione civile	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/09/2000	53.300.000.000		60
		DPCM 19/12/2000			
		Totale	**3.799.400.000.000**	**8.796.850.000.000**	**9.922**
		Risorse complessive	**12.596.250.000.000**		

***Nota:** Gli importi in corsivo sono comprensivi delle spese relative al personale trasferito*

Settore		***trasferimenti diretti***			***trasferimenti indiretti***		***Totale in milioni***		
		regioni (a)	***province (b)***	***comuni (c)***	***province (d)***	***comuni (e)***	***regioni = a - d - e***	***province = b + d***	***comuni = c + e***
energia		914	2.075	-	240	36	638	2.315	36
ambiente		664.386	-	-	94.856	2.002	567.528	94.856	2.002
demanio idrico		457	-	-	66	-	391	66	-
opere pubbliche	*edilizia statale*	2.236	-	-	-	-	93.308	47.385	-
	(oo.pp. Veneto)	-	-	-	21.000	-			-
	sp. di funzionamento	85	-	-	1.315	-			-
	opere marittime	10.866	-	-	1.286	-			-
	sp. di funzionamento	12	-	-	84	-			-
	difesa suolo	127.494	-	-	23.700	-			-
	sp. di funzionamento	3.556	-	-	699	-	2.857	699	-
trasporti		8.576	875	-	637	1.930	6.009	1.512	1.930
viabilità	*manutenzione ordinaria*	437.900	-	-	407.767	-	30.133	407.767	-
	sp. in conto cap. ann.	1.443.319	-	-	368.747	-	1.074.572	368.747	-
	spese di personale	297.226	-	-	250.962	-	46.264	250.962	-
	Dirigenti	5.780	-	-	510	-	5.270	510	-
	sp. di funzionamento	71.431	-	-	64.125	-	7.306	64.125	-
Totale		**3.074.238**	**2.950**	-	**1.235.994**	**3.968**	**1.834.276**	**1.238.944**	**3.968**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del Dipartimento della Funzione pubblica UIPA

Area Trasporto pubblico locale (d.lgs. n. 422/97) – Dati in lire					
Settore	**Enti destinatari**	**Provvedimento**	**Risorse annue**	**Risorse *una tantum***	**Personale**
Trasp. Pu. Locale art. 8 d.lgs 422/97	Regioni e ee.ll.	DPCM 16/11/2000	*1.396.000.000.000*		24
Trasp. Pu. Locale art. 9 d.lgs 422/97	Regioni e ee.ll.	DPCM 16/11/2000	*2.287.000.000.000*		6
		Totale	**3.683.000.000.000**	-	**30**

Nota: *Gli importi in corsivo sono comprensivi delle spese relative al personale trasferito*

7.2 In particolare: il decentramento in materia ambientale.

Con specifico riferimento al profilo del decentramento amministrativo, va evidenziato come rilevanti conseguenze gestionali siano derivate anche dall'accordo per il completamento del federalismo - ex d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 - raggiunto in sede di concertazione e concluso per il settore ambientale con l'emanazione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000.

Come è noto con il titolo III (artt. 68-85) del d.lgs. n. 112 del 1998, si è operato un consistente trasferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni amministrative in tema di protezione della natura e dell'ambiente, di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e di gestione dei rifiuti.

In sostanza, con la normativa sul federalismo amministrativo sono residuate al Ministero due tipologie di competenze: le attività di programmazione, coordinamento, impulso, promozione e vigilanza, che peraltro non implicano di norma una diretta attività di individuazione di interventi, e l'attività connessa a situazioni di emergenza, sia contingenti sia strutturali.

In altri termini, le attuali competenze del Ministero dell'ambiente rappresentano, in effetti, la "testa" e la "coda" della complessiva attività di programmazione e attuazione della politica ambientale che, tuttavia, per una sana gestione richiedono adeguate risorse finanziarie. Il processo attuativo, avviatosi nella seconda metà del 1999, si è realizzato con l'istituzione di un Commissario straordinario di Governo per il completamento del federalismo amministrativo che ha operato con la partecipazione delle Amministrazioni statali e regionali interessate.

Lo scopo era quello di completare l'attuazione del decentramento amministrativo entro la metà dell'anno 2000, consentendo l'emanazione di appositi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che, per settori di materie e competenze, secondo lo schema definito dal d.lgs. n. 112/1998, individuassero le funzioni e le risorse finanziarie, strumentali ed umane da trasferire alle Amministrazioni centrali ed alle Regioni.

In materia ambientale, a causa di una serie di motivi (finanziamento annuale della attività del Ministero, trasferimento alle Regioni di competenze di fatto già concretamente esercitate dalle stesse, eccesso di assegnazioni finanziarie per il 2000 rispetto agli altri esercizi precedenti e successivi), il criterio di determinazione del *quantum* di risorse finanziarie da "conferire" alle Regioni ha prodotto, nella concreta applicazione al Ministero dell'ambiente, un risultato del tutto anomalo, in quanto il coefficiente di rivalutazione - rispetto al triennio assunto come base storica - è risultato superiore al 148%, mentre per la media delle altre amministrazioni esso si è attestato intorno al 20-35%.

L'accordo raggiunto ha previsto infatti una quota annuale di 815 mld da destinare alle Regioni, oltre a 36 mld annui a carico del Ministero per la concorrenza nell'esercizio delle funzioni trasferite, importo tutto versato su un fondo globale assegnato alle Regioni e poi

ripartito tra le stesse sulla base di criteri e parametri determinati in sede di concertazione.

Peraltro, non esistendo vincoli nell'utilizzo della quota attribuita a ciascuna regione né alcun controllo da parte del Ministero del tesoro, potrebbe accadere che le quote di risorse finanziarie assegnate alle regioni, in conseguenza del trasferimento delle competenze in materia ambientale, siano in effetti utilizzate per interventi in altri settori.

Peraltro, la gestione della spesa in materia ambientale presenta alcuni tratti caratteristici rispetto a quella delle altre amministrazioni dello Stato.

Infatti - a parte l'esperienza dei piani triennali - non esiste una normativa di spesa, basata su leggi permanenti, cosicché tutti i fondi si riferiscono a norme speciali, di durata circoscritta o a rifinanziamenti concessi dalla legge finanziaria per l'anno di riferimento. Inoltre, il 90% circa delle dotazioni finanziarie del Ministero sono impiegate per trasferimenti a soggetti esterni ai quali è affidato il compito di realizzare concretamente gli interventi. Infine, le procedure per l'impegno dei fondi stanziati sono generalmente assai complesse, mentre quelle per l'erogazione operano di norma per stadi di avanzamento degli interventi e, pertanto, i pagamenti vengono in genere effettuati con ampi sfasamenti temporali rispetto alla correlata precedente fase dell'impegno.

Ingenti risorse finanziarie per investimenti, assegnate al Ministero dalla legge finanziaria 2000, sono state di fatto congelate in attesa che fosse individuato l'ammontare di fondi da trasferire alle regioni, mentre, a causa dei meccanismi di programmazione della spesa per investimenti profondamente innovati, è aumentata la complessità tecnico-operativa della gestione della spesa stessa.

Tutti questi elementi non solo concorrono a determinare un'elevata discontinuità nelle serie storiche della spesa dell'Amministrazione e negli stessi indicatori contabili (dovrebbero invece rappresentare sinteticamente le capacità di realizzazione dei programmi di spesa), ma la condizione imposta da cicli irregolari di finanziamento si riflette inevitabilmente anche sulle risultanze contabili, caratterizzate infatti da vaste oscillazioni negli importi e nei coefficienti relativi ai diversi principali momenti contabili.

Nella descritta situazione organizzativa, deve pure evidenziarsi come la nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'ambiente per l'anno finanziario 2000 non ottemperi alle disposizioni fissate dalla legge n. 94/1997 circa le indicazioni programmatiche dirette ad individuare gli obiettivi concreti da perseguire nel corso dell'esercizio con riferimento alle risorse presumibilmente disponibili. Né il rinvio al raffronto tra le risorse disponibili nell'esercizio precedente e le previsioni del 2000 può dare contezza delle effettive esigenze derivanti dalla prosecuzione dei programmi e delle attività avviate o da perseguire.

7.3 Segue: la devoluzione dei poteri al sistema regionale-locale in materia di difesa del suolo.

La lenta rifondazione dello Stato, connotata da un complesso passaggio di poteri al sistema regionale-locale, è durato più di trenta anni. Ne è derivato l'affollamento sul territorio di una molteplicità di soggetti pubblici esponenziali degli interessi delle collettività rappresentate su ambiti territoriali diversi (regionale, comunale, locale). Peraltro, dopo l'ultimo processo di regionalizzazione (legge n. 59/1997 e d.lgs. n. 112/1998), le materie delle acque, della difesa del suolo e della tutela dagli inquinamenti in genere vengono mantenute nell'orbita dell'amministrazione centrale, specie in termini di indirizzo. In tale contesto l'Autorità di bacino - nazionale, a composizione mista Stato-Regioni - che è l'Amministrazione d'apice specializzata preposta alla tutela del suolo e delle acque, è chiamata ad operare sulla base del principio che riconosce agli enti locali territoriali di area vasta la legittimazione a decidere degli assetti proprietari dei beni, delle risorse e delle loro utilizzazioni. A parte il fatto che a più di dieci anni dalla legge n. 183/1989 la pianificazione di bacino è ancora agli inizi, ne discende un problematico funzionamento di tale assetto organizzatorio, secondo il quale il processo di

conoscenza e di decisione spetta all'Autorità, sulla base delle determinazioni delle sue strutture tecniche, mentre l'attuazione delle scelte è di competenza degli enti territoriali.

In materia di difesa del suolo, peraltro, come evidenziato in una recente indagine della Sezione del controllo (adunanza del 19 giugno 2001), continuano ad osservarsi fenomeni di gestione del dissesto idrogeologico, in deroga alla normativa vigente (legge n. 183/1989 e successive integrazioni e modificazioni), attraverso lo strumento dell'ordinanza ministeriale di cui all'art. 5 della legge n. 225/92, che dovrebbe, invece, essere riservato a circostanze eccezionali definite nello spazio e nel tempo.

8. La normativa in materia di lavori pubblici.

Dopo l'emanazione della legge 18 novembre 1998, n. 415 (c.d. Merloni-*ter*), e del d.P.R. n. 554/1999, recante il regolamento generale di esecuzione della medesima legge-quadro sui lavori pubblici, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha completato la definizione del nuovo quadro normativo. E' stato emanato il regolamento sul nuovo sistema di qualificazione delle imprese (previsto dall'art. 8 della legge n. 109/94 e successive modificazioni e integrazioni), che ha sostituito l'Albo nazionale costruttori (d.P.R. n. 34/2000); è stato approvato il nuovo Capitolato generale d'appalto (d.m. n. 145/2000) ed è stato emanato il decreto ministeriale riguardante gli schemi-tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori da eseguire (d.m. 21 giugno 2000). L'emanazione e pubblicazione di quest'ultimo provvedimento entro il 30 giugno 2000, ai sensi dell'art. 14 della legge, costituiva *conditio sine qua non* perché le nuove norme sulla programmazione obbligatoria e vincolante entrassero a regime dal gennaio 2001. E' stato emanato anche il regolamento recante le norme di procedura del giudizio arbitrale (d.m. 2 dicembre 2000, n. 398).

Si tratta di una riforma particolarmente rilevante: la nuova disciplina, che regola il procedimento di programmazione, progettazione ed esecuzione delle opere pubbliche fino al collaudo, prende il posto delle vecchie norme che risalgono alla fine dell'800. Di rilievo la previsione che il regolamento sia applicato anche dalle Regioni, fino a quando esse non si doteranno di una propria normativa, al fine di evitare "vuoti" legislativi in una materia così rilevante.

L'impatto della disciplina tende a porre un rimedio alla lunghezza dei tempi amministrativi e cioè alle preoccupanti incertezze applicative della previgente normativa e alle difficoltà burocratiche delle strutture amministrative, che, finora, secondo le analisi svolte dall'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici (cfr. la prima relazione presentata il 31 maggio 2000 al Parlamento da quest'ultima Autorità), hanno assorbito il 50% dei tempi realizzativi delle opere. E' inoltre risultato che negli ultimi cinque anni solo il 2,6% dei lavori è stato portato a termine, mentre il 36% non è stato mai assegnato.

Rilevante è stata l'opera interpretativa, ispirata ad un intento di unità e di ragionevolezza, svolta da parte del Ministero (esigenza per la quale, peraltro, è stato riorganizzato, in attuazione dell'art. 33 del d.P.R. n. 34/2000, nell'ambito della Direzione generale degli affari generale e del personale, l'Ispettorato generale per i contratti) e dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici per evitare gli inevitabili problemi applicativi del rinnovato quadro normativo.

In tale contesto di evoluzione normativa, che investe la stessa tenuta del nuovo assetto ordinamentale, la questione più complessa - specie a seguito della recente legge di revisione della Costituzione (in G.U. 12 marzo 2001, n. 59) che ha modificato, tra gli altri, l'art. 117 Cost. e la cui definitiva approvazione, ai sensi dell'art. 138 Cost., è ancora in itinere - riguarda comunque l'applicazione del federalismo nella materia dei lavori pubblici, in quanto occorrerà conciliare la crescente autonomia normativa delle Regioni e la tendenza della normazione

statale ad estendere alle Regioni, siano esse a statuto ordinario o speciale, la portata delle disposizioni precettive oltre a quelle a carattere meramente programmatico[5].

9. Il programma di sviluppo del Mezzogiorno.

9.1 La nuova programmazione degli investimenti e gli strumenti per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Nel corso degli anni 1999 e 2000, è stato definito il quadro di azione pubblica per la nuova programmazione e la riqualificazione degli investimenti nel Mezzogiorno.

In primo luogo, va menzionata l'approvazione, da parte della Commissione U.E., del nuovo QCS 2000-2006 per le Regioni italiane dell'obiettivo 1 (decisione C (2000) 2050 del 1° agosto 2000). Inoltre, con la decisione della Commissione Europea n. C (2000) 2327 del 27 luglio 2000, sono state approvate le mappe per gli aiuti e gli interventi nelle Regioni del Centro-Nord a cui si applica l'obiettivo 2 dei fondi strutturali per il periodo 2000-2006.

Sul versante degli strumenti di intervento, sono state approvate nuove intese istituzionali di programma e i relativi strumenti operativi - gli accordi di programma quadro (APQ) - e sono proseguite le operazioni di completamento delle opere incompiute e quelle connesse alla realizzazione di studi di fattibilità.

Per lo sviluppo locale permane la strategia della programmazione negoziata e quella dell'incentivazione attraverso la leva fiscale.

9.2 Gli stanziamenti per il triennio 2001-2003.

In attuazione di quanto programmato con il D.P.E.F. 2001-2004, la legge finanziaria n. 388/2000 ha previsto stanziamenti a favore delle aree depresse pari a 19.430 mld, ripartiti per grandi aggregati di spesa con delibera del Cipe n. 138 del 21 dicembre 2000.

A favore delle attività produttive (incentivi e strumenti di programmazione negoziata) sono stati destinati circa 14.700 mld dei 19.430 complessivi[6]. Di essi, 7.500 mld sono stati destinati al credito di imposta, 3.500 a favore delle agevolazioni alle attività produttive *ex lege* n. 488/1992 e circa 3.700 alla programmazione negoziata. Agli interventi infrastrutturali sono stati destinati circa 3.850 mld, dei quali 3.580 da utilizzare nell'ambito delle Intese istituzionali di programma fra lo Stato e le Regioni, ripartiti per circa l'85% nel Mezzogiorno e il 15% nel Centro-Nord. Un importo di circa 860 mld è stato infine destinato a iniziative nel campo della ricerca, della formazione e del lavoro per finanziare progetti di ricerca e di internazionalizzazione delle imprese e di formazione dei giovani.

9.3 Le intese istituzionali di programma.

Le intese istituzionali di programma tra lo Stato e le Regioni (legge n. 662/1996, art. 2, comma 203) costituiscono il quadro all'interno del quale vengono programmate le disponibilità specificatamente destinate alle aree depresse, le risorse ordinarie e quelle derivanti da strumenti già definiti (QCS, POR e programmazione negoziata), anche per realizzare l'obiettivo, definito nel D.P.E.F. 2000-2003, di destinare al Mezzogiorno circa il 30% delle risorse ordinarie nel prossimo settennio.

---

[5] In materia, va ricordato che la Regione Emilia Romagna, la Provincia autonoma di Trento e la Provincia autonoma di Bolzano hanno promosso ricorsi per conflitto di attribuzione innanzi alla Corte costituzionale (i tre ricorsi sono stati depositati nella cancelleria della Corte costituzionale il 6 luglio 2000, in G.U. 1° serie speciale, n. 37 del 6 settembre 2000). La predetta Regione e le due Province autonome hanno chiesto alla Corte costituzionale di dichiarare che non spetta allo Stato disciplinare, con regolamento ed in modo direttamente vincolante, i lavori pubblici di interesse regionale e provinciale di competenza delle ricorrenti e, conseguentemente, di annullare il d.P.R. n. 554/99, nella parte in cui esso intende disciplinare lavori pubblici di interesse regionale, e segnatamente l'art. 1, c. 2 e 5, per violazione dei principi e norme costituzionali.

[6] L'importo è stato, successivamente, rimodulato con la delibera Cipe del 4 aprile 2001; ne risulta che 6.900 mld sono destinati al credito di imposta; 3.500 alle agevolazioni *ex lege* n. 488/92; 4.317,2 alla programmazione negoziata.

Le fonti di finanziamento degli APQ sono, per il 78%, provenienti da stanziamenti derivanti da leggi ordinarie (Piani Anas, autostrade e F.S.), il 2% da deliberazioni Cipe, il 5% dalle Regioni, il 2% da altri enti, il 6% dall'Unione Europea e il 7% da privati.

Nel corso del 1999 e del 2000, sono state stipulate 16 intese e, in attuazione di esse, 53 Accordi di programma quadro (23 nel 1999 e 30 nel 2000), di cui 21 nel Mezzogiorno.

L'ammontare complessivo delle risorse finalizzate all'attuazione degli interventi inseriti nei APQ ammonta a circa 65.000 mld (40.000 per gli accordi del 1999, di cui 24.500 per interventi di ricostruzione post terremoto in Umbria e Marche e 25.000 per gli accordi 2000). Di tali risorse, circa 11.500 mld sono destinati nel Mezzogiorno, pari al 17,7% del totale. Se si escludono gli interventi di ricostruzione per il terremoto in Umbria e Marche, la percentuale sale al 28,5%. Dei 65.000 mld complessivi, 49.000 mld sono costituiti da risorse ordinarie, di cui circa 1.270 mld sono stati impegnati sulle risorse specifiche per le aree depresse.

Una parte delle risorse assegnate alle intese istituzionali è stata destinata nel 2000, come nel 1999, ad opere di completamento nel Mezzogiorno. Si tratta di 673 mld (539 nell'anno precedente) da utilizzare per le opere commissariate ai sensi della legge n. 135/97 (18 interventi di cui 17 nel Mezzogiorno) e per i nuovi completamenti selezionati con graduatoria e meccanismo premiale, costituiti da 231 interventi nel Mezzogiorno e 71 nel Centro-Nord. Quanto agli interventi localizzati nel Mezzogiorno, a novembre 2000, più della metà delle opere (124 su 231, per un ammontare di investimento pari a 1.600 mld, su un totale di 2.557 mld) risultavano avviate, con verbale di aggiudicazione dei lavori relativo all'opera finanziata o a una sua parte. I migliori risultati si sono avuti in Calabria, con 40 opere su 49 e in Campania con 36 opere su 51. La tabella inserita nel paragrafo che segue illustra, nel dettaglio, lo stato dei completamenti.

L'investimento medio per singolo intervento, al netto del settore ricostruzione post terremoto, è di circa 23 mld.

Per il 2001-2002, dopo le risorse assegnate (3.500 mld) con la delibera Cipe n. 70/1998, in parte destinate alle opere di completamento, e quelle (3.500 mld) di cui alla delibera Cipe n. 44/1999, con la delibera Cipe n. 14/2000, sono stati ripartiti stanziamenti per 4.500 mld da destinare a settori prioritari di investimento (ciclo acqua, riassetto idrogeologico, mobilità), per l'attuazione di interventi pluriennali da realizzare sul territorio regionale.

9.4 Stato di attuazione dei completamenti.

Per accelerare la realizzazione di opere pubbliche incompiute e avviare, contestualmente, la progettazione di nuovi interventi, il Cipe (con delibera 9 luglio 1998, n. 70) ha destinato 3.500 mld per intese di programma per: (a) investimenti in completamenti di opere pubbliche, selezionate secondo una graduatoria basata su parametri quantitativi di funzionalità e di fruibilità (in aggiunta ad un gruppo di 18 interventi già individuati ex art. 13 della legge n. 135/1997); (b) studi di fattibilità, per il 3% dello stanziamento, selezionati attraverso un'apposita graduatoria.

Le risorse sono state ripartite per 3.000 mld di lire alle regioni del Mezzogiorno, per 150 alle Regioni Umbria e Marche, interessate dagli eventi sismici, per 350 mld per le restanti Regioni del Centro-Nord.

Complessivamente, 3.350 mld sono stati destinati a 18 opere commissariate, individuate dalla legge n. 135/1997 (340 mld circa) e a nuovi completamenti (2.915 mld); circa 95 mld a studi di fattibilità.

Lo schema di ripartizione delle risorse prevedeva l'assegnazione, *ex ante* del 70% dei fondi su base regionale a interventi selezionati sulla base di una graduatoria di merito appositamente definita e l'assegnazione del rimanente 30% secondo la posizione di ogni Regione in quella stessa graduatoria, per premiare la qualità degli interventi ammessi al finanziamento (quota premiale).

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione degli interventi rispetto alle scadenze fissate per la ripresa dei lavori (15 gennaio 2000 per le opere commissariate del Mezzogiorno e 13 aprile 2000 per quelle del Centro-Nord), le date di effettivo inizio risultano generalmente anteriori. Alla data delle verifiche, 10 interventi risultavano in corso e 3 sospesi. In ordine alla data di ultimazione dei lavori, i tempi contrattuali conducono, come limite massimo, ai primi mesi del 2003, se non interverranno eventi ostativi al momento non prevedibili.

Sulla base della documentazione pervenuta all'Unità di verifica degli interventi pubblici del Ministero, fino al mese di novembre 2000, risulta effettivamente avviata circa la metà delle opere, pari al 59% dei finanziamenti.

Nel Mezzogiorno, a novembre 2000, risultano essere state avviate 124 opere su 231, pari al 62% dei finanziamenti; nel Centro-Nord, sono state avviate 23 opere su 71, pari al 35% dei finanziamenti.

(Valori finanziari in milioni di lire)

Regioni	Numero	Avviati finanziamento	Costo attualizzato opere da completare	Numero	Finanziamento Cipe
Abruzzo	6	31.639	284.889	21	139.998
Molise	2	1.350	5.345	11	39.310
Campania	36	558.523	3.312.237	51	756.279
Puglia	16	102.801	670.843	54	340.098
Basilicata	1	25.000	-	8	92.000
Calabria	40	140.170	916.957	49	217.377
Sicilia	18	629.948	4.301.082	28	834.197
Sardegna	5	109.540	279.390	9	158.042
Mezzogiorno	*124 (53,7%)*	*1.598.971 (62,0%)*	*9.770.743*	*231 (100,0%)*	*2.577.301 (100,0%)*
Piemonte	3	14.100	27.800	8	65.281
Valle d'Aosta	1	4.100	62.866	1	4.100
Lombardia	1	2.000	91.688	4	17.700
Liguria	2	32.374	815.278	3	41.624
P.A. Bolzano	0	0	-	1	3.550
P.A. Trento	1	1.324	5.100	2	2.224
Veneto	4	26.294	123.901	8	46.894
Friuli V.Giulia	1	4.758	129.000	5	32.029
E.Romagna	0	0	-	3	10.900
Toscana	8	21.304	81.48.856	14	49.540
Lazio	2	11.000	48.856	22	63.728
Centro-nord	*23 (32,4%)*	*117.254 (34,7%)*	*1.385.958*	*71 (100,0%)*	*337.570 (100,0%)*
Italia	**147 (48,7%)**	**1.716.225 (58,9%)**	**11.156.701**	**302 (100,0%)**	**2.914.871 (100,0%)**

9.5 Gli studi di fattibilità.

Una delle cause principali dei ritardi nell'avvio e nell'attuazione delle opere pubbliche in Italia va ricercata nella carenza del processo progettuale, in particolare nell'assenza o nella scarsa qualità degli studi di fattibilità, che dovrebbero essere realizzati all'inizio di ogni processo di progettazione, specie per valutare gli effetti economici, sociali ed ambientali degli interventi.

Per indurre le amministrazioni ad elaborare gli studi di fattibilità all'inizio di ogni processo progettuale complesso, è stato introdotto, nel QCS 2000-2006, un incentivo monetario:

in tal senso, uno degli indicatori per accedere alla riserva premiale del 4% è, infatti, il conseguimento di una quota di progetti dotati di studio superiore ai requisiti minimi stabiliti dalla c.d. legge Merloni.

La fase di selezione tecnica e amministrativa si è conclusa con le delibere Cipe n. 106 del 30 giugno 1999 e n. 135 del 6 agosto 1999, con le quali sono stati pubblicati gli elenchi (Centro-Nord e Mezzogiorno) di oltre 300 studi sulla base di una graduatoria e ammessi a cofinanziamento.

I trasferimenti delle risorse sono stati effettuati nel mese di maggio 2000 per le Amministrazioni centrali e nel mese di luglio per le Amministrazioni regionali. A partire dalla data di affidamento degli studi, le Amministrazioni hanno a disposizione otto mesi (studi di importo al di sotto di 200.000 ECU) o dodici mesi (studi di importo superiore), per l'invio dello studio al Cipe.

A novembre 2000, risultavano pubblicati i bandi di 159 studi, a cui si aggiungono 12 studi affidati con il ricorso a strutture tecniche interne. Si tratta di oltre la metà degli studi di importo superiore a 80 milioni (soglia sotto la quale è possibile l'affidamento diretto): 148 studi sono relativi al Mezzogiorno e 23 al Centro Nord.

Particolarmente avanti sono, nel Mezzogiorno, le Regioni Molise, Basilicata e Calabria, nel Centro-Nord, le Regioni Veneto e Piemonte.

Gli studi in corso di affidamento con bando pubblico riguardano un importo di 181 mld.

9.6 La programmazione finanziaria di medio lungo termine: l'approvazione del QCS 2000 - 2006 per il Mezzogiorno.

Con la decisione C (2000) 2050 del 1° agosto 2000 è stato approvato, dalla Commissione Europea, il nuovo Quadro comunitario di sostegno 2000-2006 per le Regioni italiane dell'obiettivo 1.

Il primo dato innovativo del QCS 2000-2006 è l'assegnazione alle Regioni del Mezzogiorno di un'autonoma responsabilità di spesa per il 71,4% delle risorse comunitarie e nazionali ripartite (circa 55.000 mld); ciò allo scopo di combinare obiettivi di perequazione ed efficacia.

Sia per le predette risorse, che per quelle la cui responsabilità di spesa è affidata ad Amministrazioni locali (circa 22.000 mld), i quattro livelli di governo coinvolti (Unione europea, Stato centrale, Regioni, Autonomie locali) hanno concordato una ripartizione fra sei obiettivi di politica economica. Una volta stabilita la ripartizione aggregata sarà la concertazione fra Regioni a stabilire in qual modo essa dovrà essere attuata.

Un altro aspetto della modalità di assegnazione delle risorse è dato dal c.d. principio di premialità (già sperimentato per i completamenti e per gli studi di fattibilità), in base al quale circa 9.000 mld (il 10% delle risorse) non viene ripartito *ex ante* fra Amministrazioni, bensì *ex post*, in relazione ai risultati che Regioni e Amministrazioni centrali avranno mostrato dopo due anni di avvio del programma di spesa. Le *performance* verranno misurate a metà 2003 sulla base di un gruppo di 19 indicatori già fissati; gli andamenti della spesa saranno sottoposti ad un continuo monitoraggio.

Un altro tratto fondamentale della spesa è l'addizionalità, a garanzia della necessaria complementarietà dei finanziamenti statali e comunitari, in vista di una tendenziale coesione e economica e sociale tra gli Stati membri dell'Unione. Per effetto della previsione di cui all'art. 9, par. 2, del regolamento CEE n. 2082/1993, il principio dell'addizionalità ha assunto una più chiara connotazione, dal momento che è stato puntualmente previsto che le risorse dei Fondi strutturali potranno essere concesse solo quando si sarà accertato che lo Stato membro mantenga le proprie spese almeno allo stesso livello raggiunto durante il periodo di programmazione precedente.

Ultimo tratto che connota il QCS è che, in via programmatica, il 30% medio delle risorse ordinarie, nell'arco temporale 2000-2006, sia allocato nel Mezzogiorno, allo scopo di conseguire l'obiettivo di crescita nel Mezzogiorno pari al 4% del PIL a partire dal 2004.

Sul piano finanziario, illustrato nella tabella che segue, va evidenziato che il cofinanziamento nazionale pubblico dei programmi operativi è assicurato da risorse statali e regionali/locali che, in linea con il precedente ciclo di programmazione, sono stimate in quote rispettivamente dell'ordine del 70% e del 30%.

Va precisato che con l'adozione del complemento di programmazione, ai sensi dell'articolo 18.3.c del regolamento (CE) n. 1260/1999, saranno precisati, per ciascuna misura, il tasso di partecipazione del fondo strutturale interessato, le quote di cofinanziamento nazionale a livello di asse prioritario indicate nel QCS; i programmi operativi potranno subire modifiche in aumento o in diminuzione, fermi restando gli impegni delle autorità italiane in tema di verifica dell'addizionalità.

Una delle componenti essenziali della strategia del nuovo QCS è una significativa riduzione degli aiuti diretti agli investimenti produttivi; tale riduzione avverrà in modo graduale, muovendo da un impegno cospicuo nei primi anni di programmazione per poi decrescere successivamente. Il complessivo incremento di investimenti privati è pari ad un tasso di crescita medio annuo che varia tra 9,5% e 12,8% nell'ipotesi di simulazione meno favorevole o con esternalità elevate.

Gli strumenti già a disposizione delle Regioni e degli enti locali per il coinvolgimento della finanza privata nel finanziamento e nella gestione delle infrastrutture sono disciplinati: (a) dalla legge n. 415/1998 (c.d. Merloni *ter*); dall'istituzione della finanza di progetto (art. 7 della legge n. 144/1999); dalla delibera Cipe 9 giugno 1999, n. 80 che definisce le modalità operative dell'Unità di progetto.

Il quadro finanziario è definito sulla base delle disposizioni del regolamento CE n. 1260/1999 e delle decisioni assunte nel Consiglio europeo di Berlino del 23 e 24 marzo 1999. In applicazione dell'art. 7 del regolamento, la Commissione Europea ha ripartito le risorse dei fondi strutturali per il periodo 2000-2006, destinando all'Italia 21.935 milioni di Euro per le Regioni dell'obiettivo 1 e 187 milioni Euro per il Molise, in sostegno transitorio. A tali risorse, si aggiunge l'indicizzazione nella misura del 2% annuo. La Commissione ha inoltre definito la quota destinata alla riserva di efficienza e di efficacia nella misura del 4% delle risorse complessive destinate all'obiettivo 1 e al sostegno transitorio da assegnare sulla base dei criteri di cui all'art. 44 del citato regolamento.

QCS – Italia Regioni obiettivo 1 – Periodo di Programmazione 2000-06
Piano finanziario indicativo totale per asse prioritario

(Importi in milioni di Euro)

	Costo totale	Totale risorse pubbliche	Totale Risorse comunitarie	Stato	Regioni	Risorse private
Risorse naturali	9.575,677	7.511,677	3.844,665	2.566,909	1.100,103	2.246,000
Risorse culturali	2.760,329	2,404,778	1.194,505	847,190	363,083	355,551
Risorse umane	7.587,306	6.919,484	4.509,739	1.937,058	472,687	667,822
Sistemi locali	18.583,186	13.104,770	6.887,380	4.955,043	1.262,347	5.478,416
Città	2.045,547	1.766,334	884,410	617,347	264,577	279,213
Reti e nodi serv.	9.676,099	7.789,156	4.054,301	3.228,770	506,085	1.886,943
Ass.za tecnica	415,975	415,975	263,179	132,454	20,342	
Totale	50.826,119	39.912,174	21.638,178	14.284,771	3.989,224	10.913,945
di cui sostegno transitorio	605,317	421,413	180,728	168,481	72,204	183,904

Dalla Relazione sull'andamento dell'economia nel 2000 e aggiornamento per il 2001, presentata dal Tesoro nell'aprile 2001, risulta che l'Italia, è riuscita ad impegnare, complessivamente, sul bilancio comunitario il 90% delle risorse, contro il 57% medio europeo.

Va, peraltro, osservato che tali risorse risultano essere state impegnate per finanziare opere già in corso; infatti, in attesa degli studi di fattibilità assegnati alle Regioni, le nuove opere potranno essere finanziate a partire dal 2003, in occasione della prima riprogrammazione del QCS 2000-2006.

Parte speciale - MINISTERI

Ministero dei lavori pubblici

1. Sintesi e conclusioni.
2. Le risultanze di consuntivo: *2.1 Classificazione della spesa per funzioni obiettivo; 2.2 Classificazione economica semplificata; 2.3 Classificazione economica SEC 95; 2.4 Classificazione della spesa per Centri di Responsabilità.*
3. Il quadro di riferimento programmatico: *3.1 La "nota preliminare" al d.d.l. di bilancio per il 2000; 3.2 La direttiva generale per l'azione amministrativa relativa all'esercizio 2000*: 3.2.1 Approvazione dei programmi degli interventi degli Uffici dell'Amministrazione decentrata per l'anno 2000; 3.2.2 Approvazione del programma di attività delle opere marittime per l'anno 2000 e triennio 2000/2002; *3.3 La "nota preliminare" al d.d.l. di bilancio per il 2001; 3.4 La direttiva generale per l'azione amministrativa relativa all'esercizio 2001; 3.5 Attuazione del d.lgs. n. 286/1999; 3.6 L'attività del Servizio di controllo interno; 3.7 L'attività di Servizio di controllo interno: analisi dell'attività svolta dalla Direzione generale delle opere marittime.*
4. Profili istituzionali: *4.1 Il regolamento sulla qualificazione delle imprese (d.P.R. n. 34/2000); 4.2 Il regolamento riguardante il capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici (d.m. n. 145/2000); 4.3 Il d.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, recante regolamento di attuazione della legge quadro sui lavori pubblici e il d.P.R. 30 agosto 2000, n. 412, recante disposizioni integrative del d.P.R. n. 554/1999; 4.4 Il d.m. 21 giugno 2000, concernente modalità e schemi-tipo per la redazione del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori; 4.5 Il regolamento recante le norme di procedura del giudizio arbitrale (d.m. n. 398/2000); 4.6 La riorganizzazione dell'Ispettorato generale per i contratti; 4.7 La legge di semplificazione n. 340/2000: la conferenza di servizi; 4.8 Lo sportello unico per gli impianti produttivi (d.P.R. n. 440/2000); 4.9 L'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici; 4.10 D.lgs. n. 112/1998: i trasferimenti di beni e risorse relativi alle funzioni del territorio e delle infrastrutture; 4.11 D.m. 27 dicembre 2000, n. 456 per l'istituzione del fondo per la progettazione; 4.12 D.P.R. 26 aprile 2001, recante "Regolamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici per il territorio, l'ambiente e le infrastrutture".*
5. Gestione del personale: *5.1 I "corpi tecnici".*
6. Profili gestionali: *6.1 Attività della Direzione generale delle opere marittime; il potenziamento ed ammodernamento dei porti; 6.2 L'attuazione del d.lgs. n. 112/1998 in materia di difesa delle coste; 6.3 L'Attività della Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali; 6.4 Attività ex artt. 9 e 9 bis del d.lgs. n. 96/1993; 6.5 Lavori di adeguamento alle norme Cnr dell'autostrada Salerno-*

Reggio Calabria; 6.6 Lavori sull'autostrada Messina-Palermo; 6.7 Lavori nella Regione Puglia, nella Regione Sardegna e sulla s.s. 106 "Jonica; 6.8 Attività della Direzione generale della difesa del suolo.

7. La difesa idrogeologica e le risorse idriche: *7.1 Premessa; 7.2 Le emergenze idrogeologiche; 7.3 Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della protezione civile del 18 ottobre 2000; 7.4 D.L. n. 279/2000, conv. dalla legge n. 365/2000, in materia di interventi per le aree a rischio idrogeologico; 7.5 L'impegno finanziario per la difesa del suolo; 7.6 La gestione finanziaria ex lege n. 183/1989; 7.7 Le assegnazioni del Cipe per interventi di difesa del suolo nelle aree depresse ex legibus n. 341/1995, n. 641/1996, n. 135/1997 e n. 208/1998; 7.8 Il Po ed il piano stralcio per l'assetto idrogeologico; 7.9 La legge n. 36/1994 in materia di risorse idriche e lo stato di attuazione delle leggi regionali; 7.10 In particolare: gli ATO previsti e gli ATO insediati; 7.11 Comitato di vigilanza sull'uso delle risorse idriche: rapporto sullo stato di avanzamento della legge 5 gennaio 1994, n. 36; 7.12 L'emergenza idrica nel meridione peninsulare; 7.13 L'emergenza idrica in Sicilia; 7.14 Sistema euro mediterraneo d'informazione sulla gestione delle acque (SEMIDE).*

8. L'attività di alta vigilanza sull'Ente nazionale per le strade: *8.1 Attuazione del d.lgs. n. 112/1998 in materia di viabilità;. 8.2 Direttive programmatiche all'ANAS per l'anno 2000; 8.3 Rinnovo degli organi statutari dell'ANAS; 8.4 Impegno e trasferimento all'ANAS delle risorse finanziarie stanziate dalla legge n. 488/1999 – Legge finanziaria 2000; 8.5 Ripartizione delle somme iscritte al fondo per l'adeguamento del sistema autostradale; 8.6 Programmazione viabilità ANAS: programma triennale 1998/2000; 8.7 Il conseguente Programma triennale viabilità 1998/2000 predisposto dall'ANAS; 8.8 L'avvio del Piano triennale ANAS 2001-2003.*

9. Revisione delle convenzioni nel settore autostradale: *9.1 Legge 23 dicembre 1992, n. 498 - Revisione delle convenzioni nel settore autostradale; 9.2 I provvedimenti revisionali delle concessioni autostradali.*

10. Programmi di riqualificazione territoriale: *10.1 Programma comunitario URBAN II-2000-2006; 10.2 Programma Urban Italiano; 10.3 PIC URBAN Italia 1994–1999; 10.4 Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio; 10.5 Programmi di riqualificazione urbana (d.m. 21/12/1994): stato di attuazione; 10.6 Progetto pilota per il recepimento istituzionale delle politiche di assetto spaziale dell'Unione Europea.*

11. Le principali deliberazioni della Sezione del controllo sulla gestione in materia di lavori pubblici: *11.1 Deliberazione n. 58/2000: le risultanze della gestione del cosiddetto decreto sblocca-cantieri; 11.2 Deliberazione n. 78/2000: le gestioni del programma realizzativo delle nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri e quello relativo alle opere marittime; 11.3 Deliberazione n. 85/2000: la gestione delle concessioni in regime di proroga; 11.4 Deliberazione n. 89/2000, concernente i risultati del controllo eseguito sulla gestione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche 1998; 11.5 Deliberazione n. 6/2001/G, concernente lo stato di attuazione dei programmi straordinari di costruzione di nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri e di edilizia penitenziaria.*

Dati di competenza – esercizio finanziario 2000

(in milioni)

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
1.2.1.2 - Aiuti all'Albania	0	400	*400*	0	0	301	331	0
1.3.3.1 - Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale	894.346	764.214	*674.770*	885.991	550.843	519.058	1.348.613	48.475
1.3.3.2 - Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale a seguito di calamità	23.434	22.425	*22.425*	23.434	8.928	17.219	47.061	2.385
2.1.1.1 - Predisposizione dello strumento militare	438	462		373	373	378	23	65
2.1.1.12 - Immobili destinati alla difesa militare	1.243	1.395	*353*	1.028	1.008	1.086	249	258
2.2.1.1 - Spese per previsione rischi e interventi a prevenzione di calamità	73.766	76.842	*65.373*	73.240	63.147	60.247	92.114	2.880
2.2.1.2 - Previsione rischi e interventi a prevenzione di calamità nelle aree depresse	21.216	21.595	*11.379*	20.806	16.607	15.942	20.138	2
3.1.1.8 - Strutture per settore ordine pubblico e sicurezza	90.494	158.536	*139.405*	89.556	76.053	115.567	238.242	31.883
3.2.1.3 - Realizzazione di strutture per il settore prevenzione incendi	11.932	68.996	*68.944*	11.918	4.128	47.333	231.161	7.104
3.4.1.4 - Interventi per edilizia penitenziaria	121.962	146.708	*127.599*	121.026	59.445	90.366	384.492	3.701
4.2.1.6 - Interventi di bonifica ed opere irrigue nelle aree depresse	27.699	27.699	*27.699*	27.699	12.760	7.160	36.197	0
4.3.5.2 - Interventi per impianti e fornitura di energia elettrica	18.189	11.826	*1.282*	18.216	18.216	10.536	71.483	9.227
4.5.1.3 - Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate	4.274	4.274		4.274	4.274	4.274	0	0
4.5.1.6 - Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneità conducenti	29.772	22.645	*7.500*	21.605	20.887	8.451	39.730	9.262
4.5.1.9 - Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali	4.454.093	2.594.417	*2.585.513*	4.447.629	4.443.771	2.591.658	8.498.755	6.265
4.5.1.10 - Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali	4.359.682	2.529.168	*2.526.323*	4.353.627	4.350.084	2.520.566	8.332.836	6.081
4.5.1.12 - Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse	1.312.986	1.032.973	*1.032.637*	1.312.942	1.088.758	461.557	2.140.158	89
4.5.2.5 - Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	340.466	296.668	*243.513*	332.877	270.768	200.245	593.714	63.334
4.5.2.6 - Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	13.714	17.153	*17.040*	13.202	10.528	5.084	29.181	2.312
4.5.2.7 - Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche a seguito di calamità	5.540	6.968	*514*	3.800	3.787	4.599	14.685	1.870
4.5.2.8 - Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	33.032	32.157	*31.559*	33.026	33.026	25.242	34.890	147
4.5.3.5 - Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	74.242	70.369	*66.526*	43.724	36.886	23.075	135.795	30.570
4.8.5.1 - Studi e ricerche nel settore dei trasporti	31.542	26.509	*9.632*	23.304	22.494	10.764	41.467	9.249

Funzione obiettivo 4° liv.	**Stanziamenti Definitivi**	**Autorizzazioni di cassa**	***di cui in C/Capitale***	**Impegni**	**Impegni effettivi**	**Pagamenti**	**Residui totali**	**Economie**
5.2.1.1 - Interventi per opere igienico-sanitarie	45.197	52.935	*35.792*	45.113	28.005	22.537	136.147	14.701
5.2.1.2 - Interventi per opere igienico-sanitarie nelle aree depresse	3.706	4.566	*290*	3.698	3.654	1.767	7.302	27
5.2.1.3 - Interventi per opere igienico-sanitarie a seguito di calamità	0	200	*200*	0	0	0	0	395
5.3.1.2 - Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne	181	242	*242*	181	181	125	96	21
5.4.1.2 - Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	60.874	71.133	*25.087*	58.771	58.005	62.850	15.904	527
5.4.1.3 - Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle aree depresse	13.181	13.239	*13.113*	13.172	9.109	8.436	20.731	41
5.4.1.7 - Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	388.113	363.599	*357.581*	387.986	360.786	349.739	445.162	11.998
5.4.1.8 - Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente nelle aree depresse	11.473	11.520	*11.407*	11.465	7.358	6.455	19.355	31
5.4.1.9 - Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente a seguito di calamità	2.444	2.660	*2.660*	2.444	2.444	2.444	363	0
5.4.1.10 - Attività delle Autorità di bacino nazionali	19.825	27.090	*4.422*	18.959	18.959	23.709	7.669	1.317
5.4.1.11 - Attività delle Autorità di bacino regionali e interregionali	339	1.165	*944*	339	339	293	183	909
5.4.1.12 - Attività delle Autorità di bacino a seguito di calamità	0	612	*612*	0	0	0	612	0
5.4.1.13 - Opere marittime a difesa di abitati e coste	129.067	112.983	*105.510*	127.115	100.601	77.037	269.649	27.661
5.4.1.14 - Opere marittime a difesa di abitati e coste nelle aree depresse	77.680	139.442	*139.329*	77.672	73.609	126.993	302.884	27
5.4.1.15 - Opere marittime a difesa di abitati e coste a seguito di calamità	3.696	6.119	*6.119*	3.653	3.056	566	5.537	1.619
5.5.1.1 - Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	183.011	185.426	*171.837*	178.609	178.513	148.528	100.631	5.350
6.1.1.1 - Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni	51.116	38.907	*376*	50.285	50.083	37.263	42.472	218
6.1.1.2 - Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni nelle aree depresse	12.239	12.310	*11.139*	11.998	7.910	7.249	18.911	288
6.1.1.3 - Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni a seguito di calamità	84.341	369.959	*368.523*	84.090	83.075	338.794	590.521	18.300
6.1.1.4 - Edilizia residenziale	1.765.481	2.260.672	*55.187*	1.764.056	1.761.595	2.243.391	521.004	11.814
6.1.1.5 - Edilizia popolare	318.112	324.154	*2.050*	317.869	317.844	284.062	685.983	13.773
6.1.1.6 - Edilizia popolare nelle aree depresse	16.609	16.828	*13.263*	16.359	10.147	7.980	29.659	349
6.1.1.7 - Edilizia popolare a seguito di calamità	43	115	*29*	43	43	14	244	46
6.2.1.1 - Indirizzo, coordinamento e normativa nei diversi settori delle opere pubbliche	57.603	58.946	*379*	52.387	44.938	47.036	14.290	5.949
6.2.1.2 - Attività consultiva e ispettorato tecnico in materia di lavori pubblici	16.130	14.237	*115*	15.058	15.050	11.882	7.165	2.586
6.2.1.3 - Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche	308.873	301.030	*239.596*	307.167	281.761	270.717	355.449	12.759

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
6.2.1.4 - Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse	304.471	379.023	*377.855*	304.329	233.047	340.411	896.116	192
6.2.1.5 - Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche a seguito di calamità	84.560	143.324	*142.137*	84.419	35.571	113.745	749.934	15.688
6.2.1.6 - Riqualificazione delle aree metropolitane	63.771	310.507	*306.725*	63.253	58.987	246.669	363.135	615
6.2.1.7 - Riqualificazione delle aree metropolitane nelle aree depresse	11.602	113.370	*113.370*	4.602	57	16.658	329.697	7.000
6.2.1.9 - Spese per la predisposizione di progetti di finanziamento per l'assetto territoriale nelle aree depresse	0	5.025	*5.025*	0	0	0	5.025	0
6.3.1.1 - Interventi finanziari e tecnici per l'approvvigionamento idrico	60.225	75.009	*51.279*	59.817	57.993	56.601	95.085	13.804
6.3.1.2 - Interventi finanziari per approvvigionamento idrico nelle aree depresse	3.275	3.840	*290*	3.275	3.232	1.503	6.803	0
6.5.1.1 - Studi e sperimentazioni in materia di insediamenti urbani e assetto del territorio	252.052	198.973	*197.818*	251.911	179.958	179.310	284.367	1.864
7.6.1.3 - Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria	65.106	53.991	*52.903*	64.905	64.884	3.719	122.275	247
7.6.1.4 - Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria a seguito di calamità	5.300	1.397	*1.397*	5.300	2.891	525	6.969	0
8.2.1.1 - Tutela e conservazione dei beni architettonici e monumentali	3.561	3.690	*3.690*	3.161	3.161	3.057	215	494
8.2.1.14 - Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a cura dei Lavori Pubblici	196.788	205.390	*204.197*	196.180	151.122	103.723	338.765	5.431
8.2.1.15 - Opere a tutela del patrimonio storico e artistico nelle aree depresse	18.321	19.125	*18.036*	18.112	11.354	10.311	28.884	266
8.2.1.16 - Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a seguito di calamità	19.112	26.254	*25.279*	18.911	11.568	19.820	54.081	5.858
8.2.1.19 - Strutture per manifestazioni culturali	0	9.796	*9.796*	0	0	7.811	2.037	0
8.4.1.2 - Interventi per edilizia di culto	20.089	20.707	*14.073*	19.687	19.687	5.111	29.469	521
8.4.1.3 - Interventi per edilizia di culto a seguito di calamità	11.323	23.192	*23.192*	11.323	5.588	19.385	44.260	5.630
9.8.1.1 - Interventi per l'edilizia scolastica	48.563	38.827	*29.905*	46.977	38.548	9.107	124.510	2.746
10.1.2.1 - Trasferimenti e spese per le pensioni di invalidità civile	7.726	9.011		3.647	3.647	3.918	983	4.216
10.2.1.7 - Erogazioni e rimborsi per pensioni privilegiate e militari nonché trattamenti provvisori	9.413	10.690		5.334	5.334	5.597	2.670	4.216
10.4.1.1 - Trasferimenti e assistenza alle famiglie per protezione sociale	58	62		57	57	61	7	0
10.6.1.1 - Sussidi alle famiglie a sostegno dei costi per alloggi	700.000	700.000		700.000	700.000	700.000	152.780	0
10.9.1.3 - Interventi per la ricostruzione e indennizzi per calamità	3.038	3.132	*1.000*	2.945	1.945	2.080	3.715	40
10.9.1.6 - Ricostruzione post bellica	24.969	20.061	*20.061*	26.201	25.325	16.696	74.905	5.233
TOTALE AMM.NE	***17.426.718***	***14.698.884***	***10.824.216***	***17.306.130***	***16.127.791***	***12.686.392***	***29.645.925***	***439.929***

1. Sintesi e conclusioni.

La gestione amministrativa e finanziaria 2000 presenta progressi rispetto al 1999 in termini di risorse impegnate su massa impegnabile, che segnano un indice del 90,9% (+6,5% punti percentuali rispetto al 1999). I residui di stanziamento si riducono del 27,9% in corso d'anno, presentando una flessione, in termini assoluti, di 645 mld rispetto al dato 1° gennaio 2000. Migliora anche la capacità di pagamento su massa spendibile, che passa dal 28,7% al 29,6% del 1999.

La gestione amministrativa e finanziaria 1999 mostrava, invece un regresso rispetto al 1998 in termini di risorse impegnate su massa impegnabile, che segnavano un indice dell'84,4% con un peggioramento di 7,6 punti percentuali e una decremento dei residui di stanziamento in corso d'anno del 55,5%. La capacità di pagamento si era attestata al 28,7% della massa spendibile.

Nonostante la particolare attenzione dedicata dal Ministero nell'attuazione del disegno di riforma amministrativa e di bilancio configurata nel d.lgs. n. 29/1993 e nella legge n. 94/1997 per un recupero di efficienza dell'azione amministrativa registrata negli anni scorsi, per l'esercizio 2000, si sono registrati rilevanti ritardi nella emanazione della direttiva generale.

Sul piano istituzionale, è stata portata a termine l'attuazione del d.lgs. n. 112 del 1998, che ridefinisce le funzioni amministrative del comparto territorio, ambiente e infrastrutture tra gli organi dello Stato, Regioni ed enti locali.

Permangono rilevanti difficoltà nell'attuazione della legislazione in materia di difesa del suolo e di gestione delle risorse idriche (legge n. 183 del 1989 e legge n. 36 del 1994), che meritano una particolare attenzione specie nell'ormai imminente trasformazione dell'assetto delle amministrazioni centrali dello Stato.

Permane, inoltre, l'esigenza di un rafforzamento dei corpi tecnici specializzati, specie nella materia della difesa del suolo. A tale riguardo, va segnalato il d.m. 27 dicembre 2000, n. 456, che ha istituito un apposito fondo destinato alle spese per l'attività di progettazione.

Dopo l'emanazione della legge 18 novembre 1998, n. 415 (c.d. Merloni-*ter*), l'emanazione del d.P.R. n. 554/1999, recante il regolamento generale di esecuzione della medesima legge-quadro sui lavori pubblici (previsto dall'art. 3 della legge), l'Amministrazione dei lavori pubblici ha completato la definizione del nuovo quadro normativo. E' stato emanato il regolamento sul nuovo sistema di qualificazione delle imprese (previsto dall'art. 8 della legge n. 109/1994 e successive modificazioni e integrazioni), che ha sostituito l'Albo nazionale costruttori (d.P.R. n. 34/2000); è stato approvato il nuovo Capitolato generale d'appalto (d.m. n. 145/2000) e il decreto ministeriale riguardante gli schemi-tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori da eseguire (d.m. 21 giugno 2000). L'emanazione e pubblicazione di quest'ultimo provvedimento entro il 30 giugno 2000, ai sensi dell'art. 14 della legge, costituiva *conditio sine qua non* perché le nuove norme sulla programmazione obbligatoria e vincolante entrassero a regime dal gennaio 2001. E' stato emanato anche il regolamento recante le norme di procedura del giudizio arbitrale (d.m. n. 398/2000).

Rilevante è stata l'opera interpretativa, ispirata ad un intento di unità e di ragionevolezza, svolta da parte del Ministero (esigenza per la quale, peraltro, è stato riorganizzato, nell'ambito della Direzione generale degli affari generale e del personale, l'Ispettorato generale per i contratti) e dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici per evitare gli inevitabili problemi applicativi del rinnovato quadro normativo.

In tale contesto di evoluzione normativa, che investe la stessa tenuta del nuovo assetto ordinamentale, la questione più complessa - specie a seguito della recente legge di revisione della Costituzione (in G.U. 12 marzo 2001, n. 59) che ha modificato, tra gli altri, l'art. 117 Cost. e la cui definitiva approvazione, ai sensi dell'art. 138 Cost., è ancora *in itinere* - riguarda comunque l'applicazione del federalismo nella materia dei lavori pubblici, in quanto occorrerà conciliare la crescente autonomia normativa delle Regioni e la tendenza della normazione

statale ad estendere alle Regioni, siano esse a statuto ordinario o speciale, la portata delle disposizioni precettive oltre a quelle a carattere meramente programmatico.

Sul versante del controllo sulla gestione, la Corte ha, di recente, definito numerose indagini riguardanti il comparto dei lavori pubblici. Vanno segnalate in particolare la deliberazione n. 58/2000 riguardante le risultanze della gestione del cosiddetto decreto sblocca-cantieri nonché la deliberazione n. 85/2000 concernente la gestione delle concessioni in regime di proroga, che hanno messo in evidenza inefficienze gestionali da imputare anche a carenze di carattere normativo.

2. Le risultanze di consuntivo.

I dati di consuntivo 2000 presentano 17.426,7 mld in termini di stanziamenti definitivi di competenza, con un incremento del 22,3% (+3.181,7 mld) rispetto al corrispondente dato 1999.

I principali indicatori di efficienza della spesa, rispetto alle analoghe risultanze 1999, sono in aumento per capacità di impegno su massa impegnabile, pagamenti complessivi su massa spendibile, pagamenti complessivi su autorizzazioni di cassa e pagato competenza su autorizzazioni di cassa e in diminuzione per autorizzazioni di cassa su massa spendibile.

INDICATORI	2000	1999	Diff.
capacità di impegno su massa impegnabile	90,9%	84,42%	6,48
pagamenti complessivi su massa spendibile	29,7%	28,77%	0,93
autorizzazioni di cassa su massa spendibile	34.37%	36,76%	-2,39
pagamenti complessivi su autorizzazioni di cassa	86,31%	78,27%	8,04
pagato competenza su autorizzazioni di cassa	26,18%	23,01%	3,17

Positivo si presenta l'indice di smaltimento di residui di stanziamento in corso d'anno pari al 27,9%; in valore assoluto 1.667 mld al 31 dicembre 00 contro i 2.313 mld di inizio anno.

2.1 Classificazione della spesa per funzioni obiettivo.

I dati di consuntivo, elaborati secondo la classificazione funzionale, presentano la più elevata concentrazione degli stanziamenti nell'ambito della funzione di terzo livello *Trasporti su gomma*, per complessivi 10.160 mld, pari al 58,3% del totale dello stanziamento.

Il dato è in deciso incremento rispetto al 1999, in cui lo stanziamento si era attestato nell'ordine di 6.734 mld. Trattandosi di risorse finanziarie, in prevalenza qualificate tra gli investimenti, si rinvia, per l'analisi delle risultanze di consuntivo svolta fino alla disaggregazione di quarto livello funzionale, al paragrafo che segue.

Anche la funzione di terzo livello *Insediamenti urbani*, assorbe una cospicua quota di stanziamento, pari al 12,8% del totale. Di tale importo, pari a complessivi 2.247 mld (in diminuzione rispetto al dato 1999 nella misura del 6,91%) 1.765 mld sono destinati alla F.O. *Edilizia residenziale*.

Per l'analisi delle risultanze di consuntivo del Ministero, che svolge anche attività di difesa del suolo e di tutela del territorio, particolare interesse assumono le funzioni di terzo livello: *Trasporti per vie d'acqua*, *Protezione delle biodiversità e dei bene paesaggistici* e *Assetto del territorio*.

Gli stanziamenti 2000 relativi ai *Trasporti per vie d'acqua* sono pari a 392,7 mld, in aumento del 30,9% rispetto al dato 1999. La disaggregazione al quarto livello mostra che 340,5 mld sono destinati alla *Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche*, di cui 291 mld sono destinati ad investimenti. L'86,2% delle complessive disponibilità finanziarie destinate alla citata F.O. sono state impegnate nell'esercizio. I pagamenti complessivi su massa spendibile sono pari al 23,3%.

Per la *Protezione delle biodiversità e dei beni paesaggistici* sono allocati complessivi 706,6 mld, in diminuzione di 3,9 punti percentuali rispetto al dato 1999. Tra le F.O. di quarto

livello vanno menzionate: la *Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico,* con 388 mld; le *Opere marittime a difesa di abitati e coste nelle aree depresse,* con 77,6 mld; le *Opere marittime a difesa di abitati e coste*, con 129 mld. Mentre per le due ultime funzioni obiettivo, gli impegni effettivi su massa impegnabile risultato comunque elevati (rispettivamente 86,2% e 78,7%), il dato relativo alla *Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico* si presenta più elevato (94,7%). Peraltro, per l'ultima F.O. citata, il rapporto pagamenti totali su massa spendibile risulta pari al 43,3% e dunque più elevato rispetto a quello registrato per le altre due F.O. che è del 29,5% per *Opere marittime a difesa di abitati e coste nelle aree depresse* e del 20% per *Opere marittime a difesa di abitati e coste.*

Per la funzione di terzo livello *Assetto del territorio* risultano destinati 847 mld, in rilevante diminuzione rispetto al dato 1999 che presentava 1.286 mld di stanziamenti definitivi. La disaggregazione al quarto livello presenta le seguenti più rilevanti F.O.: *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche*, con 308 mld; *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse*, con 304 mld; *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche a seguito di calamità*, con 84 mld. L'indicatore di efficienza contabile, riferito alla massa impegnabile, relativo alle predette F.O. si presenta elevato (91%) soltanto per la F.O. *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche.* Per le altre due F.O., il citato indice finanziario è del 68% per gli *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse* e presenta un indice del 46% per gli *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opre idrauliche a seguito di calamità.* I pagamenti su massa spendibile riferiti alle medesime F.O. presentano una percentuale superiore alla media (29,6%) solo per gli *Interventi tecnici e finanziari per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche*, con il 42,3%.

2.2 Classificazione economica semplificata.

I dati della classificazione economica semplificata – articolata per investimenti, funzionamento (di cui personale) e interventi – mostrano che l'80,7% dello stanziamento complessivo dello stato di previsione del Ministero è destinato ad investimenti (14.071,3 mld in valori assoluti), con una riduzione dell'incidenza sul totale dello stanziamento pari al 10,4% rispetto al 1999, ma con un incremento dell'8,4% (1.091 mld in valori assoluti) rispetto agli investimenti del 1999.

Le F.O. di quarto livello, che assorbono la quota maggiore di stanziamenti destinati agli **investimenti**, sono quelle destinate all'ANAS e sono collocate nell'ambito delle funzione di terzo livello *Trasporti su gomma.* Si fa riferimento alle F.O. *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali*, con 4.454 mld (di cui investimenti 4.445 mld), *Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali*, con 4.359,6 mld (di cui investimenti 4.356 mld), e *Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse*, con 1.312,9 mld (di cui investimenti 1312,7). Di tali risorse finanziarie, risultano elevate percentuali di impegno per le prime due F.O. che si attestano per entrambe al 99,7% e più ridotte per la terza F.O. (88,8%). Sempre con riferimento alle funzioni obiettivo all'esame, i pagamenti su massa spendibile fanno registrare un indice pari al 23% circa per le prime due funzioni e al 17,7% per gli *Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse.*

Per entità di stanziamenti, nell'ambito della funzione di terzo livello *Insediamenti urbani*, va citata anche la F.O. *Edilizia residenziale*, che presenta 1.765 mld in conto competenza, quasi integralmente impegnati (99,7%). In termini di pagamenti su massa spendibile, l'indice risulta all'80,8%.

Diminuiscono gli stanziamenti per le spese di funzionamento che, rispetto al 1999 (7,3 mld di cui personale 5,9), presentano un decremento del 27,3% e, relativamente alle spese di personale, del 40,6%.

In termini di stanziamento, le quote più consistenti di spese di **funzionamento** risultano allocate: nella F.O. di IV livello *Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia* demaniale, con 50 mld, nella F.O. *Tutela dei beni ambientali e paesaggistici*, con 44 mld; nella F.O. *Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche*, con 24 mld; nella F.O. *Indirizzo, coordinamento e normativa nei diversi settori delle opere pubbliche* con 49 mld, nella F.O. *Strutture per settore ordine pubblico e sicurezza* e F.O. *Interventi per edilizia penitenziaria*, entrambe con 18 mld.

Infine, le spese per **Interventi** passano da 830,5 mld del 1999 a 2.938,5 mld per il 2000.

L'incremento (+253,8%) è da imputare alla previsione di 700 mld destinati alla F.O. di quarto livello *Sussidi alle famiglie e sostegno dei costi degli alloggi* e soprattutto allo stanziamento di 1.700 mld della F.O. *Edilizia residenziale*; per quest'ultima le spese di intervento rappresentano il 96,3% del totale stanziato.

La velocità di gestione della spesa (pagato competenza/impegni competenza) è pari al 91,84%.

2.3 Classificazione economica SEC 95.

A seguito dell'introduzione del nuovo sistema di contabilità economica SEC 95, il titolo I - Parte corrente comprende risorse finanziarie pari a 3.355 mld (pari al 19,2% degli stanziamenti definitivi di competenza); sul titolo II – Conto capitale, risultano appostati 14.071 mld.

Le quote più consistenti del titolo I sono rappresentate dai Trasferimenti (2.857 mld, di cui il 75,3% destinato all'ANAS e il 24,5% alle Amministrazioni pubbliche) Le predette risorse finanziarie risultano totalmente impegnate. I pagamenti su massa spendibile non sono elevati (66,01%).

Per quanto riguarda le spese per investimenti, gli stanziamenti definitivi di competenza più consistenti (pari al 72,4% del titolo II) sono destinati alla categoria 22 e, in particolare, agli Enti produttori di servizi economici e di regolazione dell'attività economica (9.432 mld). Cospicui sono anche gli stanziamenti destinati, nell'ambito della categoria 21 (pari al 22,2% del titolo II), alle opere pubbliche (2.489 mld).

2.4 Classificazione per Centri di Responsabilità.

La classificazione della spesa per gli otto Centri di Responsabilità (il C.d.R. Ispettorato tecnico è stato soppresso), in cui è articolato il Ministero mostra che il 57,7% dello stanziamento è gestito dal Coordinamento territoriale.

Seguono Aree urbane ed edilizia residenziale con il 16,3%, l'Edilizia statale e servizi speciali, con il 10,7% e la Difesa del suolo, con il 7%.

Le disponibilità finanziarie sono in aumento per il Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del ministro (+4,5%), Affari generali e del personale (+5,6%), Opere marittime (+41,05%), Coordinamento territoriale (+51,7%) e in diminuzione per Difesa del suolo (-22,4%) Edilizia statale e servizi speciali (-0,5%), Aree urbane e edilizia residenziale (-2,2%) e Consiglio superiore per i lavori pubblici (-15,6%).

Tenuto conto che il rapporto percentuale tra impegni totali e massa impegnabile a disposizione del Ministero è pari al 90,9% (+6,4% rispetto al 1999), si pongono sotto la media gli Affari generali e del personale (86%), le Opere marittime (79,36%), la Difesa del suolo (84,4%) e in misura più consistente l'Edilizia statale e servizi speciali (63,3%).

Elevata capacità di impegno mostrano il Centro di Responsabilità Coordinamento territoriale con il 97,3%, le Aree urbane ed edilizia residenziale con il 96,9%, il Consiglio

superiore dei lavori pubblici, con il 93,3% e Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del ministro con il 92,6%.

Rispetto ai dati dello scorso anno, si riduce la capacità di impegno dei seguenti Centri di Responsabilità: Affari generali e del personale (-8,7%), Opere marittime (-0,6%), Edilizia statale e servizi speciali (-16%) e Edilizia residenziale (-3%); di contro aumenta in modo considerevole la capacità di impegno della Difesa del suolo (+23,2%) e a seguire del Coordinamento territoriale (+12,3%).

Quest'anno il Centro di Responsabilità Edilizia statale e servizi speciali presenta un elevato accumulo dei residui di stanziamento, pari a 863 mld, 51,7% del totale di tale tipologia di residui dell'intero Ministero, in crescita rispetto allo scorso anno, (nel 1999, 505 mld, 22,23%) con una crescita percentuale del 70,7%. Seguono la Difesa del suolo con 294,8 mld (17,6% del totale) e il Coordinamento territoriale con 272,6 mld (16,3% del totale). Questi ultimi due centri registrano un tasso di smaltimento in corso d'anno nella misura del 57,0% per la Difesa del suolo e del 73,2% per il Coordinamento territoriale.

Analizzando la capacità di pagamento (rapporto tra pagamenti totali e massa spendibile), tenuto conto che il dato medio è pari al 29,6%, si pongono sotto la media l'Edilizia statale e servizi speciali (21,3%), le Opere marittime (22,2%) e il Coordinamento territoriale (23,0%).

La capacità di spesa (pagamenti totali su autorizzazioni di cassa) si attesta per l'intera Amministrazione all'86,3%. Si discostano da tale media l'Edilizia statale e servizi speciali con il 64,7% e le Opere Marittime con il 65,2%; è invece superiore per il Centro di Responsabilità Aree urbane ed edilizia residenziale con il 94,4%.

L'indicatore di presunta liquidità (Autorizzazioni di cassa su massa spendibile) è pari al 34,3% per l'intero Ministero, si allontanano notevolmente dal dato medio il Consiglio superiore dei lavori pubblici con il 95,7%, il Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro con il 94%, le Aree urbane ed edilizia residenziale on il 66,5% e gli Affari regionali e del personale con il 63,9%.

3. Il quadro di riferimento programmatico.

3.1 La "nota preliminare" al d.d.l. di bilancio per il 2000.

Il Ministero ha dato attuazione all'art. 2, comma 4-*quater,* della legge n. 468 del 1978, che disciplina i contenuti della nota preliminare da allegare al d.d.l. di bilancio. Come per il bilancio 1998, anche nel 1999, la nota preliminare, che contiene gli obiettivi e programmi e le priorità della gestione delle risorse finanziarie stanziate in bilancio, risulta elaborata in modo non omogeneo per i diversi Centri di Responsabilità e senza una stretta correlazione tra gli obiettivi e le risorse finanziarie a disposizione.

La nota preliminare per il 2000 non presenta, nei contenuti, significativi variazioni rispetto ai documenti contabili presentati negli scorsi esercizi. Essa, infatti, non si configura ancora quale documento di pianificazione strategica in termini di obiettivi da realizzare, con indicazione del livello dei servizi e degli interventi che si intende conseguire e di indicatori di efficacia ed efficienza da utilizzare per valutare i risultati della gestione.

Nell'elaborare la nota, l'Amministrazione ha evidenziato, in materia di difesa del suolo, la "enorme disattenzione per il dissesto idrogeologico" e la marcata inadeguatezza delle poste di bilancio a legislazione vigente, senza indicazione, come dovrebbe avvenire, da un parte, dei "livelli dei servizi e degli interventi" in concreto realizzabili, tenuto conto delle risorse finanziarie disponibili, e, dall'altra, degli obiettivi (ad es. in termini di opere idrauliche, di lavori di pronto intervento per calamità pubbliche) non conseguibili nell'esercizio per carenza di mezzi e finanziamento.

In tali termini, la nota preliminare si configura, piuttosto, come un atto interno al processo istruttorio di formazione del bilancio, atto indirizzato al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato; tanto più che, nella nota, frequente è il richiamo alle c.d. schede capitolo, che

costituiscono, appunto, documenti interni al processo di formazione dello stato di previsione, ma che non emergono nella nota preliminare.

Al riguardo, sarebbe auspicabile che la nota preliminare, quale documento di programmazione della spesa di breve periodo, illustrasse, con maggiore puntualità, le correlazioni con gli obiettivi indicati, per i settori di interesse, nel D.P.E.F. e nelle principali leggi di spesa.

3.2 La direttiva generale per l'azione amministrativa relativa all'esercizio 2000.

La direttiva generale per l'indirizzo dell'azione amministrativa relativa all'esercizio finanziario 2000 è stata emanata il 3 marzo scorso, con circa un mese e mezzo di ritardo rispetto alla analoga direttiva 1999 e al termine fissato dall'art. 3, comma 2, del d.lgs. n. 279/1997. La direttiva, come quella emessa nel 1999, presenta un'impostazione unitaria: il che conferma, per tale profilo, il progresso rilevato nella Relazione dello scorso anno, rispetto alle direttive emanate dai Ministri *pro-tempore* nel triennio 1995-1997, che, appunto, presentavano un impianto frammentario e disorganico. Peraltro, dall'esame del provvedimento di pianificazione della gestione per l'esercizio 2000, si è rilevato che per quasi tutti i Centri di Responsabilità (Opere marittime, Edilizia statale, Difesa del suolo) - come in realtà già avvenuto per la direttiva per il 1999 - è stato fissato un termine di sessanta giorni per la predisposizione dei programmi relativi alle attività di competenza da svolgere nel corso dell'esercizio.

Mentre per la definizione dei programmi degli organi decentrati del Ministero, la scansione temporale tra direttiva ministeriale e definizione dei programmi per i Provveditorati e i Magistrati alle acque e per il Po sembra discendere dal vigente quadro normativo, la prassi[1] di mantenere la previsione del predetto termine di sessanta giorni da parte del Ministro ai titolari dei Centri di Responsabilità per la definizione dei programmi di gestione, pur indotta dalla graduale attuazione dei principi che informano la pianificazione strategica, non sembra possa considerasi coerente con la logica sottesa al vigente assetto normativo (art. 2, comma 4 - *quater*, legge n. 468/1978; artt. 3 e 14 d.lgs. n. 29/1993; art. 8 d.lgs. n. 286/1999). Infatti, gli obiettivi e i programmi per l'azione amministrativa devono essere dimensionati in relazione alle risorse finanziarie disponibili per modo che la definizione dei primi deve precedere e non seguire l'assegnazione delle risorse finanziarie; è per questo che il citato art. 8 del d.lgs. n. 286/1999 prevede che la direttiva "determina, in relazione alle risorse assegnate, gli obiettivi di miglioramento, eventualmente indicando progetti speciali e scadenze intermedie". Solo seguendo tale logica è poi possibile offrire alle strutture preposte al controllo interno i necessari parametri per stabilire il grado di conseguimento degli obiettivi prescelti.

Il rilevante ritardo con il quale la direttiva per il 2000 è stata emanata e la fissazione di un termine tanto ampio (60 gg) assegnata ai titolari dei Centri di Responsabilità per l'emanazione dei programmi relativi alle attività di competenza, proprio per il dilatarsi dei tempi oltre ogni ragionevole previsione, rischiano di vanificare la realizzazione del conseguimento del tendenziale miglioramento dell'azione amministrativa. A tale ritardo, ha probabilmente concorso la circostanza dell'avvicendamento di tre ministri in quattro mesi proprio all'inizio dell'esercizio finanziario 2000.

Va aggiunto che, in base alle disposizioni di cui agli artt. 16 e 17 del d.lgs. n. 29/1993, i titolari dei Centri di Responsabilità sono chiamati ad individuare gli obiettivi della gestione affidati ai dirigenti di seconda fascia; con il che, il quadro programmatorio dell'azione amministrativa si è perfezionato ad esercizio inoltrato. In ogni caso, stante il ritardo nell'emanazione della predetta direttiva generale di indirizzo amministrativo, la descritta situazione ha comportato l'indisponibilità di strumenti effettivamente funzionali all'indirizzo delle gestioni amministrative e di idonei parametri di riferimento per consentire, *in itinere* ed *ex*

[1] Tale prassi è stata seguita anche nella direttiva del 6 marzo 2000 elaborata per il medesimo esercizio finanziario 2000 dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

post, di verificare, attraverso l'esercizio del controllo di gestione, il livello, quantitativo e qualititativo, del raggiungimento degli obiettivi, priorità e programmi.

E', comunque, da apprezzare la definizione, nella direttiva, di misuratori finanziari che costituiscono utili indicatori dell'efficienza e dell'efficacia dell'azione amministrativa cui essi si riferiscono. Come dimostrano le prime relazioni elaborate dal Servizio di controllo interno, detti indicatori si sono rivelati adeguati per il monitoraggio della gestione amministrativa e per la valutazione del livello dei risultati raggiunti.

Un importante segnale della consapevolezza mostrata dall'Amministrazione circa il valore strategico della strumentazione per lo svolgimento del controllo di gestione, e dunque per la programmazione ed il "governo" dell'azione amministrativa, è dato dalla esplicita fissazione dell'obiettivo, esteso a tutti titolari dei Centri di Responsabilità del Dicastero, di istituire, presso i medesimi uffici, organi di *line* per il controllo di gestione, in attuazione del d.lgs. n. 286/1999.

La direttiva ha formato oggetto di rilievo nella competente sede del controllo.

E' stato, in particolare, eccepito che il provvedimento oltre ad essere stato emanato con notevole ritardo rispetto alla pubblicazione della legge di bilancio, si presentava indeterminato nella parte in cui per i più importanti Centri di Responsabilità del Ministero (Opere marittime, Edilizia statale, Difesa del suolo) veniva fissato un termine ulteriore di 60 giorni, termine che non trova riscontro nella vigente normativa, per la predisposizione dei programmi relativi alla attività di competenza da svolgere nel corso dell'anno 2000. Al riguardo, l'Ufficio ha fatto rilevare come l'osservazione presentava carattere sostanziale, dal momento che l'assegnazione delle risorse non è stata preceduta dalla previa definizione degli interventi "degli interventi, dei programmi e dei progetti"; ne è risultato l'inversione dell'ordine cronologico e logico esistente tra la definizione degli obiettivi e dei programmi e la correlata assegnazione delle risorse finanziarie, tecniche e umane ai rispettivi titolari dei Centri di Responsabilità. Secondo la logica dell'ordinamento, infatti, gli obiettivi e i programmi per l'azione amministrativa devono essere dimensionati in relazione alle risorse finanziarie disponibili. E' proprio per tale motivo che l'art. 8 del d.lgs. n. 286/1999 prevede che la direttiva "determina, in relazione alle risorse assegnate, gli obiettivi di miglioramento, eventualmente indicando progetti speciali e scadenze intermedie".

In risposta ai rilievi formulati, il Ministro, nel settembre 2000, ha fatto presente che l'avvicendamento di tre ministri a cavallo degli esercizi 1999-2000 ha avuto inevitabili ripercussioni sulla tempestiva definizione degli indirizzi politico-amministrazioni ai sensi della normativa vigente.

L'Ufficio ha ammesso a visto il provvedimento, tenendo conto, peraltro, che l'Amministrazione dei lavori pubblici ha assunto, con nota del 16 settembre 2000, l'impegno al pieno rispetto della normativa in tema di programmazione ai fini della formulazione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 2001.

La direttiva del 3 marzo 2000, ammessa al visto nel settembre dello stesso anno, è stata integrata da una ulteriore direttiva emanata in data 16 settembre 2000.

3.2.1 Approvazione dei programmi degli interventi degli Uffici dell'Amministrazione decentrata per l'anno 2000.

Con provvedimenti ministeriali del 24 e 25 maggio, 6 e 30 giugno, 4 e 5 luglio 2000, sono stati ammessi al visto di legittimità i programmi degli interventi degli Uffici dell'Amministrazione decentrata per l'anno 2000.

Nell'occasione la Corte, nella competente sede del controllo, non ha mancato di evidenziare che per il settore della difesa del suolo, non poteva ritenersi coerente con la programmazione degli interventi di breve periodo il rinvio ad una ulteriore direttiva con riferimento alle risorse finanziarie dei capitoli 7571 e 7572, tanto più nel caso in cui le direttive esaminate risultano intervenute a metà dell'esercizio finanziario e dunque già in ritardo rispetto

ai tempi della gestione. Inoltre, nel segnalare che per l'esercizio finanziario 2001 si prevedeva l'operatività della normativa in materia di programmazione introdotta dalla legge-quadro sui lavori pubblici (art. 14 legge n. 109/1994 e successive modificazioni), la Direzione generale della difesa del suolo è stata invitata a predisporre entro il 30 settembre del 2000 lo schema del programma secondo le modalità di cui al d.m. 21 giugno 2000.

3.2.2 Approvazione del programma di attività delle opere marittime per l'anno 2000 e triennio 2000/2002.

Con decreto del 1° giugno 2000, è stato approvato il programma di attività delle opere marittime per l'anno 2000 e triennio 2000/2002.

In proposito, si fa presente che nel programma sono state individuate, quali prioritarie anche le opere di grande infrastrutturazione da realizzare nei porti sede di Autorità portuale. Per tali opere (spesa complessiva pari a lire 255.722.631.054) nella proposta programmatica del 20 aprile 2000 è stato precisato che "occorre acquisire l'assenso del Ministero dei trasporti" competente ai sensi dell'art. 5, comma 10, della legge n. 84/1994, all'individuazione annuale delle opere di grande infrastrutturazione; ma tale assenso al 1° giugno 2000 non risultava acquisito.

3.3 La "nota preliminare" al d.d.l. di bilancio per il 2001.

La nota preliminare relativa al d.d.l. di bilancio per il 2001 del Ministero è strutturata per gli otto Centri di Responsabilità in cui si articola il Ministero.

I programmi sono esposti in modo generico senza il necessario dettaglio che dovrebbe qualificare la pianificazione strategica; manca, infatti qualsiasi elemento, tra quelli indicati nell'art. 2, comma 4-*quater* della legge n. 468/1978 e successive modificazioni e integrazioni che consenta di cogliere il livello degli obiettivi attesi tenuto conto delle risorse finanziarie messe a disposizione con legge di bilancio; neppure risultano indicati "i tempi di esecuzione dei programmi e dei progetti finanziati nell'ambito dello stato di previsione", tanto più necessari dal momento che la nota preliminare costituisce un documento di programmazione di breve periodo.

La nota, così come formulata, sembra piuttosto un documento istruttorio rappresentativo delle esigenze, peraltro, meramente finanziarie dei diversi Centri di Responsabilità da indirizzare o probabilmente già indirizzato al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ma che, tra l'altro, omette di rappresentare il diverso livello di realizzabilità degli obiettivi a seconda delle risorse finanziarie da mettere a disposizione.

In particolare, per la Direzione generale degli affari generali e del personale, la nota non contiene l'indicazione dell'impatto dei decreti di conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali (d.lgs n. 112/1998). Per altri obiettivi, quali la prevista istituzione dell'Ufficio di supporto, nell'ambito dell'Ispettorato generale per i contratti, non sono scanditi i tempi di realizzazione dell'obiettivo né le unità di personale che a tale Ufficio si prevede di destinare. Con riferimento alla gestione del capitolo 7123 "*Spese per provvedere al completamento delle opere in corso di competenza dello Stato e finanziate con legge speciali, ivi compresi gli oneri maturati e maturandi e per la revisione dei prezzi contrattuali ecc.*" non risultano esplicitati né i tempi, né i destinatari, né risorse da corrispondere.

La parte relativa all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale espone i risultati della gestione raggiunti nel corso degli anni trascorsi, peraltro con un rinvio alle Relazioni già inviate al Parlamento per gli esercizi 1998 e 1999. Dopo la premessa, la nota, anziché illustrare gli obiettivi da conseguire nel 2001, si limita ad affermare che "i finanziamenti, a tal fine previsti per gli anni 2001 e 2002, non sono sufficienti per affrontare in maniera adeguata il problema della sicurezza stradale e pertanto è necessaria una loro estensione

anche nell'anno 2003 ed un congruo incremento degli importi da stanziare". In cosa si traduca l'insufficienza ad affrontare "in maniera adeguata" il problema della sicurezza stradale non è possibile ricavarlo dagli elementi indicati nella nota. Sarebbe invece essenziale per configurare gli obiettivi "in termini di livello dei servizi e di interventi" che si fosse proceduto a chiarire i criteri adottati per la formulazione delle previsioni e le conseguenze che derivano dalla "non sufficienza" delle appostazioni in bilancio. Sarebbe stato, inoltre, auspicabile, anche in considerazione della tipologia delle attività dell'Ispettorato, che fossero stati elaborati "indicatori di efficacia ed efficienza".

Le stesse considerazioni svolte per l'Ispettorato valgono per la Direzione generale delle opere marittime. Si fa riferimento ad esempio all'affermazione secondo la quale "l'intervento dell'Amministrazione potrà risultare efficace solo se sarà assicurato un adeguato e costante flusso di finanziamenti sul proprio bilancio corrispondente ai fabbisogni segnalati. Sarebbe pertanto auspicabile uno sforzo finanziario del Governo teso a potenziare la reale ed effettiva capacità di spesa del Ministero nell'ambito del predetto settore d'intervento, che risulterebbe produttivo per il paese e qualificante per l'Amministrazione dei lavori pubblici". Si tratta di considerazioni non supportate dai necessari indicatori, di efficacia e di efficienza, idonei a dare significatività alle considerazioni sopra riportate, in specie quelle relative all'esigenza di assicurare "un adeguato e costante flusso di finanziamenti". Di interesse è anche la considerazione secondo la quale gli interventi nel settore risulterebbero "altamente produttivi per il paese", in quanto sottendono la possibilità di costruire appositi indicatori di impatto (o di *outcame*); ma la carenza di uno sviluppo della predetta esigenza ne indeboliscono la portata e ne vanificano gli esiti.

Particolare interesse assume la parte della nota preliminare dedicata alla Difesa del suolo. Si tratta come è noto di una delle priorità indicate dal D.P.E.F. 2001-2003. Le considerazioni contenute nella nota pongono in evidenza gravi inefficienze nella gestione quali "le congiunture economico-finanziarie succedutesi negli ultimi periodi", "le continue rimodulazioni dei flussi di spesa già stanziati, operate dalle leggi finanziarie succedutesi nel tempo ed i continui blocchi degli impegni di spesa, talvolta accompagnati anche da tagli delle dotazioni di bilancio". Dopo questa premessa, peraltro non documentata seppure sinteticamente, si afferma che "la dotazione di spesa dovrà essere assicurata al settore della difesa del suolo dalla legge finanziaria per il 2001; essa dovrebbe essere dimensionata in modo tale da consentire un ulteriore significativo avanzamento del processo di pianificazione e la realizzazione di interventi riferiti ai problemi più gravi ed alle aree critiche del territorio, già individuate negli atti di programmazione approvati dalle autorità di bacino". L'esigenza di un "significativo avanzamento del processo di realizzazione degli interventi" andava illustrato dando evidenza del recupero di efficacia nella realizzazione degli interventi; ciò, ponendo a raffronto le risorse finanziarie ora a disposizione e quelle che occorrerebbero per ottenere gli obiettivi attesi, tenuto conto di appositi indicatori di efficienza e di efficacia. Tali elementi così rappresentati consentirebbero anche al Parlamento di valutare con maggiore consapevolezza eventuali riduzioni di bilancio rispetto alle reali esigenze del Paese per conseguire la politica pubblica relativa al settore difesa del suolo.

Le medesime considerazioni sopra svolte per difesa del suolo valgono per le "opere idrauliche", per i "lavori di pronto intervento per pubbliche calamità", per gli "acquedotti e fognature a carattere interregionale".

Affermazioni quali "appare opportuno sottolineare che una dotazione di tale consistenza sarebbe appena sufficiente al finanziamento di opere destinate a garantire un grado minimo di sicurezza idraulica nei tratti del reticolo idrografico del Paese maggiormente esposto a ricorrenti eventi di piena e a proteggere dalle inondazioni centri abitati ..." ovvero "estrema necessità che il ... capitolo disponga di una dotazione finanziaria, per il 2001, pari a non meno ...", non sono in linea con l'esigenza di una nota preliminare che deve consentire al Parlamento e anche ai cittadini di conoscere il livello degli obiettivi possibili con le risorse finanziarie a disposizione,

il loro raffronto con gli obiettivi realmente necessari per prevenire inondazioni o esondazioni o altro tipo di catastrofi, ponendo a raffronto i costi necessari per la prevenzione con quelli necessari per le ricostruzioni.

La parte della nota preliminare dedicata alla Direzione generale del coordinamento territoriale, si sofferma ad illustrare i rapporti che la medesima Direzione gestisce con l'ANAS; si tratta di informazioni di consuntivo preziose, utili a dimensionare le risorse da trasferire all'ANAS anche per il 2001, anche se viene evidenziato il ritardo, da parte dell'ANAS, a definire il programma triennale 2000-2002, che ha una valenza programmatoria essenziale per selezionare gli interventi infrastrutturali da realizzare e da finanziarie.

In ordine alle risorse finanziarie, la nota si limita a indicare i capitoli di bilancio inclusi nella unità previsionale di base di pertinenza.

Per l'Edilizia abitativa, ci si limita, in sintesi, a ribadire che i programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (Prusst) operano "un significativo salto di scala ed avviano un processo di trasformazione del territorio che coniuga il riequilibrio ambientale con lo sviluppo economico", senza che venga rappresentato il complesso iter procedurale connesso all'avvio della fase di progettazione dei programmi e i tempi della fase realizzativa dei progetti medesima, anche allo scopo di evidenziare al Parlamento l'impatto sul riequilibrio territoriale oltre che sullo sviluppo economico.

Gli obiettivi assegnati alla Direzione e generale dell'Edilizia speciale riguardano: 1) la programmazione e realizzazione di infrastrutture pubbliche destinate a servizi essenziali dello Stato; 2) i finanziamenti per interventi nelle zone colpite dalle calamità naturali; 3) il completamento dei programmi costruttivi relativi a cooperative edilizie tra appartenenti alle Forze armate e di Polizia; 4) edilizia penitenziaria; 5) edilizia residenziale; 6) attuazione d.lgs. n. 96/1993.

Anche per tali obiettivi valgono le considerazioni svolte circa la mancata esplicitazione dei tempi di realizzazione degli investimenti, pur in presenza "di numerose rimodulazione degli stanziamenti" sia a causa "del blocco degli impegni", e di indicatori di efficienza e di efficacia. Non v'è, inoltre, alcun cenno alle attività progettuali, che, peraltro, come evidenziato nelle precedenti Relazioni di questa Corte, risulta proficuamente svolta all'interno della Direzione generale, per recuperare efficienza ed efficacia.

Per quanto riguarda il centro di responsabilità "Consiglio superiore dei lavori pubblici", va segnalata la previsione di un incremento di stanziamento di competenza delle spese di funzionamento rispetto al 1999, motivato sulla base dell'incremento delle sedute del Consiglio. Al riguardo, però, la richiesta dell'incremento avrebbe dovuto essere più correttamente fondata sulla costruzione di un apposito "indicatore di costo medio di gestione per seduta del Collegio", in modo di consentire l'effettivo riscontro dell'esigenza rappresentata connessa al rischio di incapienza di bilancio per spese di funzionamento del citato centro di responsabilità nel caso di conferma degli stanziamenti sui livelli dello scorso anno, stante il previsto progressivo aumento del numero delle sedute del Consiglio.

3.4 La direttiva generale per l'azione amministrativa relativa all'esercizio 2001.

In data 27 marzo 2001, il Ministro dei lavori pubblici ha emanato la direttiva generale per l'azione amministrativa relativa all'esercizio 2001.

L'impostazione della direttiva, che peraltro risulta emanata in ritardo rispetto ai tempi previsti dalla vigente normativa (entro dieci giorni dall'approvazione della legge di bilancio), non presenta innovazioni sostanziali rispetto a quelle emanate nell'ultimo triennio.

La direttiva, unitariamente concepita, fissa obiettivi ai titolari dei Centri di Responsabilità del Ministero e, contestualmente, ripartisce le risorse finanziarie per la gestione.

Alla direttiva sono allegate cinque tabelle (di cui quattro riguardano le risorse destinate alla Direzione generale delle opere marittime, alla Direzione generale dell'edilizia statale, al

Magistrato per il Po di Parma, ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche; l'ultima tabella ripartisce i fondi di cui ai capitoli 8151, 8152, 8156 e 8160 agli Uffici decentrati) che individuano una serie di misuratori finanziari del grado di efficienza finanziaria della gestione. Si tratta dei seguenti valori percentuali: (a) dell'impegno sui residui; (b) dell'impegno sulla competenza; (c) dell'impegno sulla massa impegnabile; (d) dell'erogazione della cassa autorizzata.

In data 11 maggio, il competente Ufficio di controllo, nella sede del controllo preventivo, ha formulato una serie di rilievi in ordine alla citata direttiva generale per l'azione amministrativa del 27 marzo 2001. Successivamente, il provvedimento è stato ritirato dal nuovo Ministro *pro tempore*.

3.5 Attuazione del d.lgs. n. 286/1999.

Con direttiva del 24 gennaio 2001, il Ministro dei lavori pubblici, per dare concreta attuazione al d.lgs. n. 286/1999, ha stabilito che ciascun responsabile di ufficio di livello dirigenziale generale costituisca, entro trenta giorni dalla data di registrazione del decreto, un ufficio per il controllo di gestione.

Ciò allo scopo di misurare l'azione amministrativa, rilevando le risorse umane impiegate per il perseguimento delle missioni istituzionali e pervenire così alla determinazione, per ogni missione istituzionale e per il periodo stabilito, ai costi delle risorse umane e strumentali e alle spese di funzionamento degli uffici dirigenziali di seconda fascia.

Gli Uffici sono incaricati di rilevare i prodotti realizzati (indicati in un'apposita tabella) correlati alle diverse missioni istituzionali, nell'unità di tempo considerata.

I dati elaborati verranno fatti confluire in una apposita banca dati. La raccolta dei dati è funzionale alla costruzione di una serie di indicatori di risorsa (di tipo quantitativo e qualitativo) e di prodotto. Questi ultimi indicatori sono classificati di efficienza tecnica (produttività) economica (economicità), di qualità (per le opere e per prodotti diversi dalle opere) e di efficacia interna.

3.6 L'attività del Servizio di controllo interno.

Il Servizio di controllo interno ha proceduto a monitorare, in corso d'esercizio, l'attività posta in essere dagli Uffici dell'Amministrazione centrale e decentrata relativamente agli obiettivi agli stessi conferiti, ai sensi degli artt. 3 e 14 del d.lgs. n. 29/1993.

La verifica ha riguardato soltanto la gestione finanziaria, in quanto già formalmente avviata attraverso l'approvazione dei programmi di intervento e l'assegnazione delle risorse agli Uffici decentrati.

Il monitoraggio finanziario ha interessato i capitoli di "fabbisogno", utilizzando i misuratori individuati per la gestione di competenza (rapporto tra impegni assunti in conto competenza e competenza assegnata).

In appositi elaborati sono state riportate le risultanze delle rilevazioni effettuate.

In particolare, sono indicati gli esiti della rilevazione, con riferimento alle Direzioni Generali interessate, ai Magistrati alle Acque e per il Po ed ai Provveditorati alle opere pubbliche, con l'evidenziazione del raffronto tra l'esito della gestione rilevata alla data del 30 settembre e l'obiettivo conferito per l'anno 2000. Inoltre, sono state evidenziate le situazioni di criticità riscontrate nelle gestioni di competenza e di cassa; è stata ritenuta "critica" la gestione in cui, alla data della rilevazione (30 settembre), il valore conseguito è risultato inferiore ad un terzo del valore posto come obiettivo. Tale "soglia di criticità", apparentemente modesta se rapportata alla scadenza dell'esercizio, è stata, invece, ritenuta congrua, dal momento che, normalmente, proprio nella parte finale della gestione, le capacità di impegno e di spesa dell'Amministrazione risultano particolarmente incisive.

L'analisi condotta ha evidenziato il fatto che la gestione di competenza risulta "critica" presso quasi tutti gli Uffici.

Ciò è, verosimilmente, da imputare al rilevante ritardo con cui – rispetto al passato esercizio – sono stati approvati i programmi di gestione ed assegnate le relative risorse.

La gestione di cassa appare, invece, più soddisfacente, mostrando poche situazioni di "criticità"; di contro, in taluni casi, risultano già raggiunti, o addirittura superati, i valori degli obiettivi da conseguire.

Si espongono di seguito le risultanze della gestione finanziaria rilevate al 30 settembre 2000. Alla fine del mese di maggio 2001, i dati di consuntivo 2000 erano ancora in fase di elaborazione da parte del Servizio di controllo interno.

Direzione generale edilizia

Capitolo 8151 - Edifici demaniali o privati in uso alla Presidenza della Repubblica

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	0,2%	35%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	67,1%	40%

Capitolo 8152 - Edilizia demaniale

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	7,5%	35%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	44%	80%

Capitolo 8156 - Abbattimento barriere architettoniche

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	7%	35%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	48,3%	40%

Capitolo 8160 - Adeguamento alle norme per la sicurezza degli impianti elettrici e la salute dei lavoratori

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	7,9%	35%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	7,8%	40%

Direzione generale difesa del suolo

Capitolo 7571 - Opere idrauliche

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	4,9%	41%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	54,8%	80%

Capitolo 7572 - Vie navigabili

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	0	41%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	75,2%	41%

Direzione generale opere marittime

Capitolo 7257 - Costruzione opere marittime, riferite all'autorizzazione di spesa per l'anno 2000 disposta dalla legge di bilancio e da delibere Cipe

Misuratori finanziari	Situazione al 30.9.2000	Obiettivo conferito
Valore percentuale dell'impegno sulla competenza	44,5	80%
Valore percentuale di erogazione della cassa autorizzata	39%	70%

Il Servizio di controllo interno ha segnalato, inoltre, difficoltà operative incontrate nella attività di verifica contabile (soprattutto per quanto riguarda la gestione dei residui) tutte da riconnettersi – come già altre volte rilevato dal Servizio – alla circostanza che i sistemi informativi, presenti nell'ambito dell'Amministrazione, oltre a costituire strutture, nella maggior parte dei casi, non permeabili e non dialoganti tra di loro, risultano carenti in ordine alla capacità di fornire alcune tipologie di informazione.

Il Servizio ha pertanto ritenuto auspicabile che venga data attuazione, in tempi rapidi al disposto dell'art. 9 del d.lgs. 30 luglio 1999 n. 286, che disciplina l'organizzazione di un sistema informativo- statistico unitario, idoneo alla rilevazione di grandezze quantitative a carattere economico-finanziario.

3.7 L'attività di Servizio di controllo interno: analisi dell'attività svolta dalla Direzione generale delle opere marittime.

In fase di sperimentazione[2], il Servizio ha svolto un monitoraggio sulle attività svolte nell'anno 1997, dalla Direzione Generale delle Opere Marittime, scelta quale campione tra le Direzioni del Ministero, in quanto struttura composta da uffici centrali e periferici.

La relazione predisposta dal Servizio di controllo interno è suddivisa in due parti. La prima riguarda l'attività svolta durante la fase di sperimentazione appena descritta. La seconda concerne l'evoluzione e le prospettive future del controllo di gestione anche alla luce delle recenti innovazioni previste dal d.lgs. n. 286/1999 nella materia dei sistemi dei controlli interni alle pubbliche amministrazioni.

Dalle considerazioni conclusive della Relazione emerge che, per quanto concerne opere pubbliche, che costituiscono il prodotto prevalente realizzato dall'Amministrazione dei lavori pubblici, è stato individuato un punto di criticità, rappresentato dal fatto che la realizzazione delle stesse riveste carattere pluriennale, mentre gli obiettivi collegati al bilancio, ossia le missioni istituzionali, si riferiscono ad un unico anno finanziario.

Le opere pubbliche hanno presentato un ulteriore elemento di criticità, costituito dalla difficoltà di comparare le medesime tra di loro, poiché si tratta di opere eterogenee.

Pertanto, il Servizio ha frazionato il ciclo di realizzazione del prodotto in fasi di lavorazione, al fine di consentire l'analisi di efficienza, poiché l'impiego di un sistema alternativo consistente nell'impiego di un'altra unità di misura, destinata ad esprimere i prodotti intermedi in tempo *standard*, occorrente per lo svolgimento delle attività connesse, si sarebbe rilevato di più complessa elaborazione.

Nell'ambito dell'analisi dei processi di servizio, effettuata durante la prima fase della sperimentazione, si è evidenziata una forte discordanza nella distribuzione delle risorse umane tra i diversi uffici. Si è rilevata, inoltre, la prevalenza del processo comprendente attività di ausilio e di supporto quali amministrazione del personale, segreteria, statistiche ed economato, per il quale sono stati impiegati, a livello di Direzione Generale, il 26,3% del personale e per gli uffici del Genio Civile delle OO.MM., mediamente, il 25,6%.

Per quanto riguarda la ripartizione del personale nei processi di servizio, è stata constatata elevata variabilità.

La distribuzione delle risorse umane tra le aree tecnica ed amministrativa è apparsa in linea di massima coerente con la tipologia dell'attività svolta dai diversi uffici (ad esempio 100% di impiego di personale dell'area tecnica per l'ufficio tecnico, 50 % dell'area tecnica per gli uffici del Genio Civile e Civile e 72% dell'area amministrativa per la divisione amministrativa).

Sotto un aspetto qualitativo è risultato, per la maggior parte delle unità organizzative, un grado di informatizzazione non elevato, derivante oltre che dalla scarsa disponibilità delle apparecchiature informatiche, anche da un impiego molto limitato delle stesse. In particolare per alcuni uffici del Genio Civile, è emerso che lo scarso impiego è dipeso, anche dalla carenza di

---

[2] Tale fase di sperimentazione, che si è conclusa nell'anno 1999, è stata oggetto di successive relazioni, rispettivamente del 28 ottobre 1997, 28 gennaio 1998, maggio 1998, dicembre 1998 e dell'appunto per il Ministro, inerente agli obiettivi 1999 (aprile 2000). La metodologia di base utilizzata è scaturita da una collaborazione con l'I.S.T.A.T., sulla base delle linee previste da specifico progetto finalizzato promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica ed intitolato: "L'istituzione, organizzazione e funzionamento dei servizi di controllo interno delle pubbliche amministrazioni".

programmi *ad hoc*, utilizzabili per l'attività tecnica, e dal fatto che molti computer obsoleti ed alcuni erano stati acquistati alla fine dell'anno oggetto della rilevazione (1997).

A conclusione dell'indagine[3], il Servizio ha ravvisato la necessità che tutti gli uffici dell'Amministrazione possano avvalersi di un sistema informativo statistico unitario, previsto anche dal d.lgs. n. 286/1999, per poter proseguire nell'attività di monitoraggio sperimentata per il 1997 per la Direzione Generale delle Opere Marittime.

4. Profili istituzionali.

4.1 Il regolamento sulla qualificazione delle imprese (d.P.R. n. 34/2000)[4].

Il quadro normativo in materia di lavori pubblici è stato integrato dall'emanazione del regolamento sul nuovo sistema di qualificazione delle imprese (previsto dall'art. 8 della legge n. 109/1994 e successive modificazioni e integrazioni), che ha sostituito l'Albo nazionale costruttori (d.P.R. n. 34/2000) non più operante dal 1° gennaio 2000[5].

Con il nuovo regolamento, la qualificazione delle imprese di costruzione avverrà, per importi pari o inferiori a 150 mila Euro, da parte della stazione appaltante, che dovrà accertare i requisiti della partecipazione delle imprese e, per importi superiori a 150 mila Euro, da parte delle Società organismo attestazione (Soa), che sono i nuovi organismi che sostituiscono il previgente Albo nazionale costruttori. Per il loro avvio sono state emanate apposite istruzioni da parte della Autorità di vigilanza sui lavori pubblici con deliberazione 23/2000. Il decreto prevede un passaggio graduale al nuovo sistema attraverso un periodo transitorio, che parte dal 29 febbraio 2000 e si concluderà il 31 dicembre 2001.

Peraltro, con determinazione dell'8 febbraio 2001, n. 6, l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici ha ritenuto che non è necessario per l'impresa che intende partecipare a gare sopra soglia possedere l'attestato sin dal 1° marzo 2001; l'obbligo scatterebbe solo con la presentazione dell'offerta o la prequalifica.

---

[3] E' emersa la prevalenza del costo del personale rispetto a quello degli spazi, delle apparecchiature informatiche e dotazioni strumentali e delle spese di funzionamento. Infatti le risorse umane rappresentano mediamente l'88% del totale delle voci di costo esaminate per la Direzione stessa. Si è riscontrata una forte variabilità della distribuzione dei costi, espressi in valore percentuale, fra i tre gruppi territoriali individuati, relativamente alla medesima procedura e tipologia di risorsa. In relazione al prodotto Opera Pubblica è stato osservato, nell'ambito della ripartizione fra i tre gruppi territoriali, un analogo fenomeno di forte variabilità delle opere gestite per procedura e del numero delle fasi di lavorazione svolte. Per quanto attiene, invece, al raffronto tra l'impiego del personale segnalato ed il numero delle opere gestite – suddivisi per procedura e secondo la competenza territoriale relativa al singolo ufficio del Genio Civile – sono state evidenziate alcune situazioni anomale, per le procedure di Realizzazione opere di grande infrastrutturazione (previa stipula di protocollo d'intesa con Autorità Portuali), caratterizzate dalla presenza di impiego di personale e dall'assenza di corrispondenti opere gestite. Ne è conseguita l'impossibilità di collegare correttamente il costo delle risorse al prodotto e di pervenire così al costo unitario (per fase) a livello di ufficio. Per quanto riguarda le problematiche di varia natura emerse dal monitoraggio effettuato in sede di sperimentazione, è stato ritenuto che solo un'analisi approfondita dei motivi del verificarsi di determinate situazioni – come ad esempio la sospensione e/o i contenziosi, che producono inevitabili rallentamenti nell'evoluzione del ciclo di realizzazione delle opere pubbliche – potrebbe fornire al responsabile della Direzione suggerimenti idonei ad eliminare o ridurre, ove possibile, il fenomeno, introducendo i correttivi ritenuti necessari. Ciò in quanto il responsabile della Direzione, avvalendosi del controllo di gestione, è in grado di conoscere in maniera più approfondita la realtà operativa delle unità organizzative. Il titolare del centro di responsabilità potrebbe così valutare, sulla base delle predette conoscenze, la necessità e/o l'opportunità di provvedere ad eventuali accorpamenti di uffici, ad una diversa suddivisione della competenza dei gruppi territoriali ed ad adottare una corretta politica di gestione delle risorse umane.

[4] Una modifica all'art. 26, comma 2, del d.P.R. n. 34/2000 è stata introdotta dall'art. 65, comma 5, della legge n. 388/2000 (legge finanziaria per il 2001).

[5] Va in proposito ricordato che il Governo, per colmare il vuoto normativo che, per effetto dell'art. 8 della legge n. 109/1994 - originariamente con decorrenza 1° gennaio 1997 - si sarebbe creato dal 1° gennaio 2000, in conseguenza dell'abrogazione della legge n. 57/62 (istitutiva dell'Albo), ha emanato il d.l. 30 dicembre 1999, n. 502, recante "Disposizioni urgenti in materia di nuovo sistema di qualificazione dei soggetti esecutori dei lavori pubblici".

4.2 Il regolamento riguardante il capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici (d.m. n. 145/2000).

Con il d.m. 19 aprile 2000, n. 145, è stato disciplinato il nuovo capitolato generale, che prenderà il posto del vecchio capitolato (d.P.R. n. 1063/1962); a differenza di quest'ultimo troverà applicazione per tutte le stazioni appaltanti e, dunque, non solo per il Ministero dei lavori pubblici. Comportando una più accentuata uniformità di regole su tutto il territorio nazionale, tale disciplina concorrerà a creare un mercato più efficiente e trasparente, stante la confrontabilità delle diverse fattispecie. Esso è entrato in vigore il 28 luglio 2000, insieme al regolamento sugli appalti (d.P.R. n. 554/2000).

Il nuovo capitolato recepisce una serie di interpretazioni che la giurisprudenza ha nel tempo espresso con riferimento al vecchio capitolato, fornendo così maggiori garanzie di certezza giuridica sia all'amministrazione pubblica, sia all'esecutore dei lavori.

Tra le novità più rilevanti vi è il premio di accelerazione per la consegna anticipata delle opere, la possibilità per la stazione appaltante di subentrare nei pagamenti dei lavoratori in caso di morosità dell'impresa e di detrarre gli anticipi dai certificati di pagamento. Inoltre, vengono sperimentate le varianti migliorative in diminuzione: i risparmi ottenuti possono essere divisi tra committente e impresa.

4.3 Il d.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, recante regolamento di attuazione della legge quadro sui lavori pubblici e il d.P.R. 30 agosto 2000, n. 412, recante disposizioni integrative del d.P.R. n. 554/1999.

Come già riferito nella precedente Relazione[6], dopo l'emanazione della legge 18 novembre 1998, n. 415 (c.d. Merloni-*ter*), è stato ammesso al visto di legittimità (delib. n. 40/2000), pur con l'eccezione di alcuni articoli[7], il d.P.R. n. 554/1999, recante il regolamento generale di esecuzione della medesima legge-quadro sui lavori pubblici (previsto dall'art. 3 della legge).

Successivamente, con il d.P.R. n. 412/2000, concernente disposizioni integrative del d.P.R. n. 554/1999, si è conclusa la complessa vicenda riguardante la disciplina sulle cause di esclusione dagli appalti di lavori e progettazione (originariamente contenuta negli articoli 52 e 75 della bozza di regolamento generale). Il testo del regolamento è stato peraltro emendato di alcune disposizioni a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei conti (delib. n. 112/2000).

Con l'entrata in vigore dei due regolamenti, diventa operativa la nuova disciplina generale sui lavori pubblici, condizionata, com'era proprio dall'emanazione del regolamento.

Si tratta di una riforma particolarmente rilevante: la nuova disciplina, che regola il procedimento di programmazione, progettazione ed esecuzione delle opere pubbliche fino al collaudo, prende il posto delle vecchie norme che risalgono alla fine dell'800. Di rilievo la previsione che il regolamento sia applicato anche dalle Regioni[8], fino a quando esse non si doteranno di una propria normativa, al fine di evitare "vuoti" legislativi in una materia così rilevante.

---

[6] Corte dei conti, *Relazione sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 1999, Ministeri per l'assetto del territorio*, Corte dei conti-Centro fotolitografico, p. 16.

[7] In particolare, con la deliberazione n. 40/2000, non sono stati ammessi al visto gli artt. 52 e 75, in quanto ritenuti non conformi alla disciplina contenuta nelle vigenti direttive comunitarie in tema di appalti di servizi e di lavori pubblici.

[8] Detta previsione, sulla quale si sono concentrati taluni rilievi dell'Ufficio di controllo, ha poi superato il vaglio della competente Sezione del controllo della Corte. Nei rapporti tra l'ordinamento nazionale e quelli delle autonomie regionali, va comunque sottolineato che, l'art. 1, comma 2, della legge medesima, in ossequio ai principi indicati nella sentenza della Corte costituzionale n. 482 del 1995, chiarisce, con riferimento alla disciplina delle opere e dei lavori pubblici di competenza delle Regioni, che non sono direttamente le disposizioni della legge medesima bensì i principi da esse desumibili a costituire norme fondamentali di riforma economico-sociale e principi della legislazione dello Stato ai sensi degli statuti delle Regioni a statuto speciale e dell'art. 117 Cost.

L'impatto della disciplina tende a porre un rimedio ai tempi amministrativi e cioè alle preoccupanti incertezze applicative della previgente normativa e alle difficoltà burocratiche delle strutture amministrative, che, finora, secondo le analisi svolte dall'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici (cfr. la prima relazione presentata il 31 maggio 2000 al Parlamento da quest'ultima Autorità), hanno assorbito il 50% dei tempi realizzativi delle opere. E' inoltre risultato che negli ultimi cinque anni solo il 2,6% dei lavori è stato portato a termine, mentre il 36% non è stato mai assegnato.

Per eliminare le prime questioni applicative della nuova normativa, il Ministero dei lavori pubblici, con nota ministeriale del 7 settembre 2000, n. 1329/400/19, concernente questioni relative all'entrata in vigore del regolamento generale sui lavori pubblici e alla disciplina transitoria, ha chiarito che l'obbligo di avere la polizza indennitaria decennale e quella per la responsabilità civile è operativo per gli appalti di qualsiasi importo. Sono state ritenute irretroattive le norme relative ai progetti avviati prima del 28 luglio 2000 (data di entrata in vigore del regolamento generale), anche in relazione all'obbligo di redazione del progetto preliminare di progettazione.

4.4 Il d.m. 21 giugno 2000, concernente modalità e schemi-tipo per la redazione del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori.

Con il decreto 21 giugno 2000, il Ministro dei trasporti ha definito, ai sensi dell'art. 14, comma 11, della legge n. 109/1999, le modalità e gli schemi-tipo per la redazione del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori.

Il decreto completa l'impianto normativo della nuova programmazione configurato dall'art. 14 del d.lgs. n. 109/1994 e successive modificazioni e integrazioni (legge n. 216/1995 e n. 415/1998), che era rimasto "sospeso" fin dal maggio 1994. L'emanazione, avvenuta entro la fine di giugno 2000, ha consentito l'entrata a regime del nuovo assetto della programmazione entro il 1° gennaio 2001. Lo schema di programma, ovvero il suo aggiornamento, sono redatti entro il 30 settembre di ogni anno.

Il decreto disciplina le attività preliminari alla redazione del programma: per ogni tipologia di intervento e categoria di opera, vanno indicati la finalità e la quota di stanziamento assegnata. E' inoltre prevista l'indicazione delle risorse finanziarie di bilancio, quelle derivanti da prestiti nonché le risorse provenienti da apporti di capitale.

Un aspetto rilevante della disciplina introdotta riguarda lo studio di fattibilità, che, al di là di una espressa indicazione in tal senso, viene previsto soltanto per le opere di importo superiore ai 20 mld di lire. Da ciò discende che (secondo le stime dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici), essendo intorno all'84% gli appalti di importo inferiore al miliardo, gli interventi per i quali dovrà essere redatto lo studio saranno limitati. In ogni caso, per le opere inferiori a tale soglia, è prevista la redazione di "sintetici studi" destinati ad evidenziare le caratteristiche funzionali, tecniche ed economico-finanziarie e la sostenibilità ambientale dell'intervento da realizzare.

Un altro aspetto da segnalare riguarda l'assenza del riferimento ai costi standardizzati nell'attività di programmazione che pure costituiscono un elemento particolarmente innovativo della legge quadro.

Da segnalare sono anche le previsioni del decreto che consentono: (a) l'adeguamento, in corso di esercizio, dell'elenco annuale in fasi intermedie, tenuto conto del monitoraggio dei lavori "per garantire la corrispondenza agli effettivi flussi di spesa"; (b) l'effettuazione di compensazioni finanziarie tra i diversi interventi, "al fine di limitare la formazione dei residui passivi"; (c) la riconsiderazione dell'elenco annuale ovvero, se indispensabile, di quello triennale, in caso di impossibilità sopravvenuta a realizzare un intervento già inserito in elenco.

Tenuto conto della complessità della normativa, lo stesso decreto ministeriale ha previsto che "sulla base della concreta esperienza applicativa" i soggetti tenuti ad effettuare la

programmazione obbligatoria ai sensi dell'art. 14 citato possano inviare, entro il 30 marzo di ciascun anno, all'Ispettorato contratti del Ministero, proposte di integrazione e modifica al decreto medesimo.

Nonostante i temperamenti introdotti con il decreto ministeriale citato, a seguito della richiesta di chiarimenti formalizzata nel corso della Conferenza unificata del 3 agosto 2000, concernente le procedure di adeguamento agli strumenti urbanistici e le modalità di formazione delle voci di bilancio destinate alle opere pubbliche ed alle relative attività di progettazione, il Ministro dei lavori pubblici ha emanato un apposito decreto interpretativo in data 4 agosto 2000.

Un ulteriore contributo alla disciplina della materia è venuto dall'art. 4 della legge n. 144/1999, che ha introdotto apposite disposizioni riguardanti gli studi fattibilità delle amministrazioni pubbliche e progettazione preliminare delle amministrazioni regionali e locali. Per tali amministrazioni, il predetto art. 4 ha stanziato 110 mld di lire nel triennio 1999-2001 "per il finanziamento a fondo perduto della progettazione preliminare" delle opere di importo non inferiore a 3 mld, da erogarsi da parte della Cassa depositi e prestiti. A ciò va aggiunto che con delibera n. 76/2000, il Cipe ha provveduto a ripartire l'indicato stanziamento di 110 mld, riservandone il 50% per le Regioni del meridione. Inoltre, il 30% dell'importo verrà attribuito in base al principio di premialità, "in modo da privilegiare gli enti più efficienti".

4.5 Il regolamento recante le norme di procedura del giudizio arbitrale (d.m. n. 398/2000).

In attuazione del disposto di cui all'art. 32 della legge n. 109/1994 e dell'art. 150, commi 5 e 6, del d.P.R. n. 554/1999, con decreto 2 dicembre 2000, n. 398, il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro della giustizia, ha adottato il regolamento recante le norme di procedura del giudizio arbitrale che determina anche il corrispettivo dovuto al collegio arbitrale per il lodo.

L'emanazione del decreto aggiunge un altro importante contributo al completamento del disegno di riforma.

Le procedure arbitrali, anche sulla base di una serie di modifiche adesive ai rilievi formulati dalla Corte nella competente sede del controllo, appaiono coordinate con i principi stabiliti dal codice di procedura civile (cfr. anche parere del C.d.S. n. 75/2000 del 18 aprile 2000).

4.6 La riorganizzazione dell'Ispettorato generale per i contratti.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici 7 agosto 2000, è stato riorganizzato l'Ispettorato generale per i contratti e incardinato nell'ambito del centro di responsabilità Direzione generale degli affari generali e del personale.

L'Ispettorato si compone di tre Uffici dirigenziali amministrativi: Ufficio capo dell'Ispettorato; Ufficio per i contratti; Ufficio per il supporto all'attuazione della legge quadro sui lavori pubblici. In particolare, ai sensi dell'art. 33, comma 1, del d.P.R. n. 34/2000, dopo l'abrogazione dell'Albo nazionale dei costruttori, l'Ispettorato ha il compito di provvedere all'esperimento delle gare e alla stipulazione dei contratti per l'appalto dei lavori, dei servizi e delle fornitura di competenza del Ministero dei lavori pubblici nonché alla stipulazione degli atti di transazione dell'interesse del Ministero stesso. L'attività dell'Ispettorato fornirà assistenza e chiarimenti agli uffici decentrati e periferici del Ministero dei lavori pubblici agli enti ed organismi pubblici, alle Regioni e agli Enti locali che lo richiedano in ordine alla applicazione della legge n. 109/1994 e successive modificazioni nonché dei regolamenti e decreti attuativi, con particolare riferimento alla materia della qualificazione, a seguito dell'abrogazione dell'Albo nazionale dei costruttori, alla normativa antimafia.

Stante la sua configurazione, l'attività dell'Ispettorato potrebbe comportare sovrapposizioni tra le determinazioni dell'Autorità di vigilanza e i pareri rilasciati dall'Ispettorato, sebbene gli avvisi di quest'ultimo non siano di per sé vincolanti.

4.7 La legge di semplificazione n. 340/2000: la conferenza di servizi.

Con la legge sulla semplificazione amministrativa n. 340/2000, sono state introdotte rilevanti novità in ordine all'istituto della conferenza di servizi, per superare denunciate inadeguatezze, anche a causa dei previsti poteri di veto, in funzione acceleratoria delle opere pubbliche.

Tra le novità più rilevanti, vanno segnalati: l'introduzione di un termine di 90 giorni entro cui la conferenza deve concludersi; l'introduzione del principio della validità delle decisioni a maggioranza; la necessità che alla conferenza partecipino rappresentanti delle amministrazioni delegati e legittimati ad esprimerne la volontà.

Peraltro, se l'amministrazione dissenziente è preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, storico-artistica o della salute, la decisione è rimessa al Consiglio dei Ministri ovvero agli organi collegiali esecutivi degli enti territoriali.

4.8 Lo sportello unico per gli impianti produttivi (d.P.R. n. 440/2000).

Con il d.P.R. n. 440/2000, sono state introdotte semplificazioni in ordine alla disciplina sullo sportello unico di autorizzazioni dei nuovi insediamenti produttivi, che assicura all'impresa un unico referente individuale nella struttura unica responsabile dell'intero procedimento.

Di interesse, anche per le opere pubbliche, è la disposizione in materia di variante del piano regolatore, in base alla quale non è richiesta l'approvazione da parte della Regione per la variazione del piano regolatore che deve ritenersi intervenuta in sede di conferenza di servizi e successivamente approvata dal Consiglio comunale.

4.9 L'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici.

Ad oltre due anni dalla nomina dei componenti da parte del Parlamento, avvenuta con provvedimento del 29 gennaio 1999, l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ha svolto con continuità le proprie funzioni istituzionali[9] elaborando, tra l'altro, 83 determinazioni,

---

[9] Si segnalano in particolare: Questioni interpretative nelle materia delle offerte di ribasso anormalmente basse (G.U. n. 24 del 31 gennaio 2000); Criteri di valutazione della "affinità delle opere eseguite" rispetto a quella dell'affidamento ai fini della valutazione delle offerte (G.U. n. 24 del 31 gennaio 2000); Questioni interpretative circa il "servizo di monitoraggio" sull'osservanza della disciplina legislativa regolamentare in materia di programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (G.U. n. 24 del 31 gennaio 2000); Norme di sicurezza nei cantieri (G.U. 24 del 31 gennaio 2000); Affidamento a trattativa privata di lotti funzionali di un'opera pubblica (G.U. n. 24 del 31 gennaio 2000); Capitolati d'oneri e documenti complementari. Spese di riproduzione (G.U. n. 24 del 31 gennaio 2000); Provvedimenti in materia di esecuzione di opere e lavori pubblici (G.U. 10 maggio 2000 – Suppl. ord. n. 71); Atti di regolazione e determinazioni emanati dal 13 gennaio 2000 al 7 aprile 2000 (G.U. 25 maggio 2000 – Suppl. ord. n. 80); Determinazione n. 24/2000 del 20 aprile 2000 riguardante "Attrezzatura informatica delle Società organismi di attestazione per la comunicazione delle informazioni all'osservatorio (G.U. n. 121 del 26 maggio 2000); Determinazione n. 25/2000 del 22 maggio "Accesso alle informazioni (G.U. n. 132 dell'8 giugno 2000); Determinazione n. 26/2000 del 29 maggio "Affidamento a trattativa privata di opere complementari – compatibilità della norma regionale con i principi generali della legge quadro" (G.U. n. 132 dell'8 giugno 2000); "Rettifiche alle tipologie di bandi di gara per l'affidamento dei lavori pubblici (licitazione privata e pubblico incanto)" – (G.U. n. 130 del 25 ottobre 2000); "Quesiti ricorrenti sulle modalità di invio dei dati all'Osservatorio dei lavori pubblici" (G.U. n. 126 del 1° giugno 2000); Determinazione n. 32 del 13 luglio 2000 in materia di opere di urbanizzazione eseguite a scomputo di commissione edilizia da parte di una società consortile comunale; Determinazione n. 33 del 13 luglio 2000, in materia di applicabilità della legge n. 109/1994 agli organismi di diritto pubblico e alle "società miste"; Determinazione 34 *Project financing* – "Piano economico-finanziario"; Determinazione 36 "Relazione dettagliata sul comportamento dell'Impresa"; Determinazione 37 "Calcolo degli oneri di sicurezza e dell'incidenza della manodopera in attesa del regolamento attuativo"; Determinazione 38 "Ulteriori integrazioni sui requisiti e modalità per il rilascio dell'autorizzazione alle S.O.A."; Determinazione 39 "Regole di procedimento per il rilascio dell'autorizzazione all'attività di attestazione alle S.O.A"; Determinazione 40 in ordine alle procedure accelerate e semplificate nonché a tariffa ridotta; Determinazione 41 "Procedure da utilizzare dalle S.O.A. (Società Organismi di Attestazione) per l'esercizio della loro attività di attestazione" (art. 10, comma 2 lettera

approvando tempestivamente (4 agosto 2000), all'indomani dell'entrata in vigore del regolamento generale i bandi di gara per l'affidamento di lavori pubblici (c.d. bandi tipo) e una serie di modelli per le imprese che intendono partecipare alle gare[10].

L'Autorità ha per la prima volta relazionato al Parlamento in data 31 maggio 2000; nella Relazione, il Presidente ha tracciato un bilancio dell'operato dell'*Authority* nel primo anno di attività.

Da segnalare le disposizioni contenute nel d.P.R. n. 554/1999 (artt. 3-6), specie quelle in materia di vigilanza[11], che sono state ulteriormente rafforzate dall'Autorità per garantire contraddittorio e trasparenza.

---

f) d.P.R. 25 gennaio 2000 n. 34); Determinazione 42 "Cause di esclusione dalle gare in carenza della prevista normativa regolamentare. (problemi di diritto transitorio)"; Determinazione n. 43 del 25 settembre 2000 con la quale si affrontano, "sulla base di una ricognizione dei quesiti pervenuti all'Autorità", alcuni aspetti interpretativi dell'art. 18 della legge quadro sui lavori pubblici; Determinazione 44 "Riduzione del 50% delle cauzioni e garanzie fidejussorie previste dall'art. 30, commi 1 e 2, della legge n. 109/1994 e successive modificazioni"; Determinazione 45 "Offerta a prezzi unitari e verifica dell'anomalia. (art. 21 legge n. 109/1994)"; Determinazione 47 "Documentazione mediante la quale i soggetti che intendono qualificarsi dimostrano l'esistenza dei requisiti d'ordine generale per la qualificazione (articolo 17, comma 1, D.P.R. 25 gennaio 2000, n. 34)." Articolo 2, comma 1, lettera o), del d.P.R. 34/2000; Determinazione 48 "Criteri cui devono attenersi le SOA (Società organismi di attestazione) nella loro attività di attestazione di qualificazione. (art. 18 del d.P.R. 25 gennaio 2000, n. 34)"Articolo 2, comma 1, lettera o), del d.P.R. 34/2000; Determinazione 49 "Rimborsi spese e compensi per il responsabile dei lavori"; Determinazione 50 "Ulteriori criteri cui si devono attenere le S.O.A. nell'esercizio della attività di attestazione"; Determinazione 51 "Offerte nella licitazione privata conseguente a proposta del promotore nel *project financing*"; Determinazione 52 "Giudizio arbitrale, regime transitorio"; Determinazione 53 "Il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa" Art. 21. co. 2, lett. a), della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni; Determinazione 54 "Regolamento generale: disciplina transitoria, art. 232 del Regolamento"; Determinazione 55 "Aggiudicazione pubblici appalti nel settore della pubblica illuminazione urbana"; Determinazione 56 "Chiarimenti in merito ai criteri cui devono attenersi le SOA (società organismi di attestazione) nella loro attività di attestazione della qualificazione.(articoli 17 e 18 del d.P.R. 25 gennaio 2000, n. 34)"; Determinazione "Avviso pubblico per la redazione di un albo di professionisti per il conferimento di incarichi di progettazione, direzione dei lavori e consulenza di importo stimato inferiore a 40.000 Euro: pubblicità e motivazione dell'esclusione dei professionisti ritenuti non idonei e competenze professionali richieste"; Determinazione 1/2001 "Profili interpretativi in materia di varianti - art.25 della legge quadro e art. 134 del regolamento di attuazione"; Determinazione 2/2001 "Calcolo dei costi di sicurezza nella fase precedente l'entrata in vigore di cui all'art. 31 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni"; Determinazione 3/2001 "Applicabilità dei principi di cui all'art. 30, comma 2 *bis*, l. n. 109/1994 in materia di polizze assicurative stipulate per garantire l'esatto adempimento da parte dell'esecutore dei lavori in assenza dello schema-tipo da approvarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici e di quello dell'Industria"; Determinazione 4/2001 "La progettazione dell'opera pubblica con particolare riferimento ai contenuti del progetto esecutivo" (Art. 16 c.5 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni)"; Determinazione 5/2001 "Appalti di forniture e appalti di lavori"; Determinazione 6/2001 "Ulteriori chiarimenti in merito ai criteri cui devono attenersi le SOA (società organismi di attestazione) nella loro attività di attestazione della qualificazione (articoli 17 e 18 del d.P.R. 34/2000)"; Determinazione 7/2001 "Chiarimenti in merito ai criteri cui devono attenersi le SOA (società organismi di attestazione) nella loro attività di attestazione per qualificare le imprese nella categoria OG11 (articoli 17 e 18 del d.P.R. 34/2000)"; Determinazione 8/2001 "Termine del 1° marzo 2001 e data dell'attestazione rilasciata dalle SOA (società organismi di attestazione)"; Determinazione 9/2001 "Ambito oggettivo di applicazione della disciplina contenuta nell' art. 88 del d.P.R. 554/1999"; Determinazione 10/2001 "Problemi in materia di responsabile del procedimento"; Determinazione 11/2001 "Oneri di sicurezza"; Determinazione 12/2001 "Aspetti problematici fornitura e posa in opera"; Parere sul regolamento di attuazione di cui all'articolo 3 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni; Parere sul regolamento di attuazione di cui all'articolo 8 (Qualificazione) della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni; Risoluzione n. 161/E - Oggetto: Aliquota IVA applicabile al contributo di cui all'art. 19, comma 2, legge 11 febbraio 1994, n. 109.

Inoltre, l'Autorità, con una segnalazione al Parlamento diffusa il 2 agosto, intervenendo sulla compatibilità comunitaria della c.d. riserva sotto soglia dettata dalla legge quadro per le società di ingegneria, ha invitato il legislatore a "valutare se vi siano ragioni di interesse generale per precludere ad alcune categorie e per taluni appalti l'esercizio della professione in forma societaria".

[10] Due sono le procedure utilizzate: il pubblico incanto e la licitazione privata, a loro volta suddivise in due tipologie di importi (sopra e sotto e 150 mila euro).

A tal proposito, particolarmente significativa è la disposizione contenuta nell'art. 3, comma 3, del d.P.R. n. 554/1999, in base al quale "le delibere e gli atti riguardanti questioni di rilievo generale o comportanti la soluzione di questioni di massima sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale". Con tale previsione si è inteso rafforzare la funzione di regolazione insita in quella di vigilanza intestata all'Autorità e incentrata nella formulazione di regole di comportamento per gli operatori del settore. In particolare, l'attività di regolazione pare essenziale per il sistema economico-giuridico degli appalti pubblici, anche se la naturale forza espansiva di tale funzione, come anche osservato da parte del Consiglio di Stato (cfr. parere n. 123/1999 sullo schema di regolamento generale[12]), dovrebbe trovare fondamento "per un corretto esercizio delle funzioni attribuite all'Autorità" nel "perfezionamento degli attuali poteri amministrativi conferitele", anche al fine di evitare possibili contrasti istituzionali ed incertezze operative.

Peraltro, mentre sul piano della consulenza l'attività dell'Autorità è stata incisiva, rimangono da completare l'avvio dell'Osservatorio dei lavori pubblici[13], che istituito da circa un anno e mezzo non è ancora a regime. Infatti, gli Osservatori regionali istituiti sono 16 su 20; inoltre, l'accessibilità al pubblico alla banca dati è condizionata alla soluzione di problemi connessi alla tutela della *privacy* e anche da questioni di raccordo con i sistemi informativi regionali.

Anche il casellario per le imprese qualificate[14], istituito dall'art. 27 del d.P.R. n. 34/2000, che costituisce un altro tassello per la semplificazione del procedimento di gara - in quanto mentre l'attestato della Soa sostituisce i requisiti tecnici, il casellario dà alle amministrazioni i riscontri sul piano dei requisiti generali delle imprese - è ancora in corso di approntamento.

Per quanto riguarda il nuovo rito arbitrale, esso non risulta, a fine maggio 2001, ancora operante. Ciò sta causando difficoltà di scrutinio delle richieste, in tutto quasi 4 mila. Il primo elenco di arbitri è di 1.490 unità.

Dopo il rilevante impegno relativo all'istruttoria di autorizzazione[15], risulta in fase di avvio la fase di vigilanza sulle Soa.

Un compito particolarmente rilevante (assegnato all'Osservatorio dei lavori pubblici) è quello della individuazione dei criteri di raccolta ed elaborazione dei dati informativi concernenti i lavori pubblici. L'esigenza di acquisire dati e informazioni, che costituiscono il presupposto stesso della regolazione del settore, è stata avvertita anche dal legislatore del "collegato ordinamentale", di cui alla legge n. 144/1999, che, all'art. 1, comma 1, ha previsto nell'ambito del CIPE la creazione di un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (Mip), con il compito di fornire informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo. Al riguardo, con delibera del Cipe n. 12/2000, per consentire il monitoraggio sullo stato di attuazione degli investimenti pubblici, è stato previsto di assegnare a ciascun investimento pubblico un "codice identificativo": l'approfondimento tecnico delle problematiche connesse all'adozione del codice è stato assegnato ad un apposito Gruppo di lavoro di cui fa parte anche un rappresentante dell'Autorità.

---

[11] Le sanzioni comminate a imprese e amministrazioni sono state circa 200. Sono state anche inoltrate segnalazioni all'Autorità giudiziaria e alla Corte dei conti. Al momento risultano 1.200 procedimenti pendenti.

[12] Nel medesimo senso, cfr. anche il parere sullo stesso regolamento da parte della Commissione della Camera dei Deputati espresso il 24 novembre 1999).

[13] All'Osservatorio confluiscono tutte le notizie sui lavori superiori ai 150 mila euro, che vengono monitorati dalla fase della programmazione fino al collaudo. Le comunicazioni all'Osservatorio sono obbligatorie; la violazione dell'obbligo è punita con sanzioni pecuniarie. Finora risultano inserite più di 100 mila schede relative a 13.200 interventi.

[14] Nel casellario confluiscono le informazioni, raccolte dalle Soa e dalle imprese direttamente sulla storia di ogni singola azienda

[15] Le Soa autorizzate sono 48; 6 sono state le domande respinte; le ispezioni svolte sono state 16; le diffide alle Soa 9.

Con successiva delibera Cipe del 21 dicembre 2000, è stata avviata, in linea con il documento approvato dalla Conferenza Stato-Regioni il 9 novembre 2000, la procedura di assegnazione automatica del codice unico di investimento pubblico (CUP), limitandone - in una prima fase sperimentale di 12 mesi, decorrenti dalla data di pubblicazione della delibera - l'applicazione alle opere pubbliche di importo superiore a lire 20 mld (10,33 Meuro); nella successiva fase a regime tale procedura sarà estesa a tutti gli altri investimenti pubblici. Il meccanismo per l'assegnazione automatica del CUP – basato sui dati caratteristici dei progetti di investimento pubblico – è costituito presso il Ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica, in ambito CIPE. E' stata altresì avviata la fase di realizzazione dell'infrastruttura di base per fornire le informazioni raccolte ed organizzate attraverso l'attribuzione del CUP, in linea con il documento relativo all'architettura del sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, approvato dalla Conferenza Stato-Regioni nella predetta seduta del 9 novembre 2000[16].

4.10 D.lgs. n. 112/1998: i trasferimenti di beni e risorse relativi alle funzioni del territorio e delle infrastrutture.

Con una serie di D.P.C.M. emanati nel corso del 2000 (i cui estremi sono indicati nella tabella che segue), il Governo ha provveduto ad individuare le risorse da trasferire alle Regioni e agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi relativi alla viabilità, all'edilizia residenziale pubblica, alle opere pubbliche e al demanio idrico.

Area Territorio e infrastrutture (d. lgs. n. 112/1998)					
Settore	**Enti destinatari**	**Provvedimento**	**Risorse annue in lire**	**Risorse *una tantum***	**Personale**
Viabilità	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	*2.581.400.000.000*	1.194.000.000.000	3.920
Edil. Resid. Pubbl.	Regioni	Conf. St-Reg 16/03/2000		7.000.000.000.000	91
Opere pubbliche	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	256.600.000.000	545.400.000.000	1.002
Demanio idrico	Regioni	DPCM 12/10/2000	500.000.000		104
		DPCM 13/11/2000			
		DPCM 13/11/2000			
		DPCM 19/12/2000			
		Totale	**2.838.500.000.000**	**8.739.400.000.000**	5.117
		Risorse complessive	**12.596.250.000.000**		

Nota: *Gli importi in corsivo sono comprensivi delle spese relative al personale trasferito*

[16] Il coordinamento delle fasi operative è stato demandato al Gruppo di lavoro unificato che - nello spirito e nel rispetto dell'intesa sancita dalla Conferenza Stato-Regioni in data 9 novembre 2000, e dei documenti ad essa allegati - potrà essere opportunamente integrato da rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, rispetto alla composizione prevista dal punto 2 della delibera Cipe n. 12 del 15 febbraio 2000. Per lo svolgimento della predetta attività di coordinamento, il Gruppo di lavoro unificato si avvarrà anche del supporto tecnico della CONSIP S.p.A. e relazionerà al Comitato, entro sei mesi dalla data di pubblicazione della delibera, in ordine all'andamento complessivo della predetta fase sperimentale, formulando eventuali proposte ritenute necessarie anche in ordine all'indicazione del CUP in tutta la documentazione concernente le varie fasi procedurali ed in particolare quelle relative all'appalto ed al finanziamento degli investimenti pubblici. Eventuali esigenze finanziarie connesse allo svolgimento delle attività di cui ai punti precedenti potranno essere poste a carico dell'autorizzazione di spesa prevista dall'art.1, comma 7, della legge n.144/1999.

La tabella che segue espone, invece, il quadro delle risorse finanziarie, distinte per settore, con il dettaglio dei trasferimenti diretti e indiretti a Regioni Province e Comuni.

Quadro riepilogativo nazionale del trasferimento di risorse finanziarie a regime alle regioni e agli enti locali.

(in milioni di lire)

Settore		*trasferimenti diretti*			*trasferimenti indiretti*		*totale*		
		regioni (a)	*province (b)*	*comuni (c)*	*province (d)*	*comuni (e)*	*regioni = a - d - e*	*province = b + d*	*comuni = c + e*
demanio idrico		457	-	-	66	-	391	66	-
opere pubbliche	*edilizia statale*	2.236	-	-	-	-			-
	(oo.pp. Veneto)	-	-	-	21.000	-			-
	sp. di funzionamento	85	-	-	1.315	-	93.308	47.385	-
	opere marittime	10.866	-	-	1.286	-			-
	sp. di funzionamento	12	-	-	84	-			-
	difesa suolo	127.494	-	-	23.700	-			-
	sp. di funzionamento	3.556	-	-	699	-	2.857	699	-
trasporti		8.576	875	-	637	1.930	6.009	1.512	1.930
viabilità	*manutenzione ordinaria*	437.900	-	-	407.767	-	30.133	407.767	-
	sp. in conto cap. ann.	1.443.319	-	-	368.747	-	1.074.572	368.747	-
	spese di personale	297.226	-	-	250.962	-	46.264	250.962	-
	dirigenti	5.780	-	-	510	-	5.270	510	-
	sp. di funzionamento	71.431	-	-	64.125	-	7.306	64.125	-
Totale		**2.408.938**	**875**	-	**1.140.898**	**1.930**	**1.266.110**	**1.141.773**	**1.930**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del Dipartimento della Funzione pubblica UIPA

Va inoltre rilevato che permangono i ritardi nella costituzione del Registro italiano dighe (RID), (art. 91, comma 1, del d.lgs. 31 marzo 1998, n.112), come evidenziato nella Relazione relativa all'esercizio finanziario 1999.

4.11 D.m. 27 dicembre 2000, n. 456 per l'istituzione del fondo per la progettazione.

Con d.m. 27 dicembre 2000, n. 456, è stato adottato il regolamento concernente l'istituzione di un fondo destinato alle spese per l'attività di progettazione di cui all'art. 9 del d.l. 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, come modificato dall'art. 13, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144.

Il Regolamento riveste particolare interesse in quanto esso istituisce, presso il Ministero dei lavori pubblici, un fondo per la progettazione e studi e indagini connessi per il potenziamento, adeguamento e ammodernamento delle infrastrutture a cura di tutte le amministrazioni statali e degli enti a carattere sovraregionale vigilati da Amministrazioni statali.

4.12 D.P.R. 26 aprile 2001, recante "Regolamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici per il territorio, l'ambiente e le infrastrutture".

Con il d.P.R. 26 aprile 2001, è stato emanato il Regolamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici per il territorio, l'ambiente e le infrastrutture.

Lo schema di regolamento, nella competente sede del controllo della Corte, ha formato oggetto di rilievi istruttori, a seguito dei quali il Ministro *pro tempore* ha ritirato il provvedimento.

5. Gestione del personale.

La dotazione organica del Ministero è stata rideterminata, ai sensi degli artt. 30 e 31 del d.lgs. n. 29 del 1993, in 5.381 posti complessivi, dei quali 178 riservati alle qualifiche dirigenziali. Alla fine del 2000, risultavano occupati 4.272 posti (contro 4.452 dello scorso anno). Nel corso dell'esercizio si registra, dunque, un decremento di 180 unità, anche a seguito del trasferimento di risorse umane disposte ai sensi del d.lgs. n. 112/1998.

Organico	In servizio al 31.12.98	Cessati	Assunti	Usciti dalla qualificata	Entrati nella qualifica	In servizio al 31.12.99
5.418	4.452	231	44	69	69	4.265

5.1 I "corpi tecnici".

Per i dirigenti, la situazione della copertura degli organici "tecnici" con specializzazione nel campo dei lavori e delle opere pubbliche, è la seguente.

DIRIGENTI	Organico	Presenze
Dirigenti generali		
Pres. Cons. sup. LLPP	1	1
Pres. Sez. Cons. sup. LLPP	6	3
Pres. Magistrato per le acque e per il Po	2	2
Provveditori	17	19
Dirigenti		
Dirigenti tecnici	110	97

Per quanto riguarda i livelli, la situazione è la seguente:

LIVELLI	Organico	Presenze
C3		
Ingegnere direttore coordinatore	110	99
Architetto direttore coordinatore	14	19
C2		
Ingegnere direttore	214	129
Architetto direttore	27	19
Geologo direttore	2	2
C1		
Capo tecnico (ex geometri, ufficiali idraulici e disegnatori)	663	535
Architetto	29	21
Biologo	2	1
Chimico	2	1
Geologo	4	3
Ingegnere	61	52
Sesta qualifica funzionale		
Assistente tecnico (collaboratore nei cantieri)	489	331
Quinta qualifica funzionale		
Ufficiale idraulico	143	98
Quarta qualifica		
Sorvegliante idraulico	529	216

6. Profili gestionali.

6.1 Attività della Direzione generale delle opere marittime[17]*: il potenziamento ed ammodernamento dei porti.*

In materia, di gestione delle attività in ambito portuale permangono preminenti le necessità di realizzare le opere di grande infrastrutturazione, quali le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e banchine, ecc. per porre in condizione di concorrenzialità i porti italiani sia con i porti del nord Europa che con quelli degli altri paesi del Mediterraneo.

Inoltre, in un quadro di programmazione che tenga anche conto di un favorevole rapporto tra costi e benefici degli investimenti, il potenziamento delle strutture portuali, si rende indispensabile per conseguire la massima integrazione del trasporto via mare con quello ferroviario e su gomma.

Grande rilevanza riveste poi, data la particolare conformazione geografica del paese, il ruolo delle cosiddette "autostrade del mare" (Tirreno ed Adriatico), come espressamente riconosciuto dal Piano Generale dei Trasporti.

Un più intensivo uso di tali vie di comunicazione per il trasporto delle merci consentirebbe, da un lato, un decongestionamento della rete stradale ed autostradale, con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico e, dall'altro, una maggiore economicità dei trasporti marittimi, avuto riguardo anche al contenimento dei consumi energetici.

La realizzazione di tali obiettivi presuppone l'attuazione di un coordinato programma di interventi sia per il potenziamento ed ammodernamento dei porti, sia per una adeguata manutenzione delle opere portuali esistenti, del resto già espressamente prevista dalle vigenti disposizioni di legge.

In tale contesto, il Ministero dei lavori pubblici è chiamato ad assolvere istituzionalmente tali compiti, peraltro con una modesta dotazione annua di bilancio (cap. 7257), che ridotta nel tempo, di fatto consente una sempre minore capacità di intervento.

Tra l'altro, va osservato che con i fondi del predetto capitolo deve provvedersi anche agli interventi di difesa abitati che assumono carattere di assoluta indispensabilità ed urgenza, attesa la necessità di salvaguardare la pubblica incolumità e le infrastrutture di ogni genere.

Alla luce delle necessità sopra evidenziate, l'intervento dell'Amministrazione dei lavori pubblici potrà risultare efficace solo se sarà assicurato un adeguato e costante flusso di finanziamenti sul proprio bilancio corrispondente ai fabbisogni segnalati.

Al riguardo va ricordato che l'ultimo piano organico di intervento nel settore delle opere marittime è stato attuato con i fondi di cui alla legge finanziaria 21 dicembre 1978, n. 843.

Sarebbe stato pertanto auspicabile uno sforzo finanziario del Governo teso a potenziare le capacità di spesa del Ministero nell'ambito del predetto settore di intervento, che potrebbe risultare produttivo per il paese. In tale contesto particolare rilievo assumeva l'accantonamento previsto nella tabella B per lire 40 mld quali limiti di impegno. Come riferisce la fonte ministeriale, il provvedimento legislativo necessario per l'utilizzo dei fondi non ha avuto però corso nonostante l'Amministrazione dei lavori pubblici abbia posto tempestivamente in essere i provvedimenti di competenza.

Ciò premesso, per l'anno 2000, il programma di attività è stato approvato dal Ministro pro-tempore, con d.m. 1 giugno 2000 n. 811 per l'importo di 780,620 mld.

Il conseguente Piano elaborato dalla Direzione generale competente è composto dalle tipologie di interventi da realizzare nei porti al fine di rendere i medesimi terminali essenziali nella catena del trasporto continentale e comprende opere di completamento, ampliamento e

---

[17] Sulla base delle citate direttive del Ministro n. 1878/21/141 del 03.03.2000 e n. 7481 del 18 settembre2000, il Direttore generale della Direzione generale delle opere marittime, a sua volta, ha conferito gli obiettivi per il 2000 ai dirigenti delle strutture con proprio provvedimento n. 215/AG/150 del 18 aprile 2000.

ammodernamento delle opere infrastrutturali, comprese le opere di edilizia demaniale nonché in via residuale un piano di interventi manutentori di difesa della costa.

Al finanziamento delle opere approvate, si è provveduto prevalentemente con i fondi di stanziamento all'uopo previsti sul capitolo ordinario di conto capitale 7257, capitolo che consente anche l'assunzione di impegni pluriennali sugli stanziamenti futuri.

Le disponibilità finanziarie in conto competenza, per l'anno 2000 sul capitolo 7257 sono state di complessivi 397,303 mld di cui:

L. 250,000 mld	stanziamento ordinario di bilancio capitolo 7257;
L. 11,000 mld	provenienza del capitolo 7504;
L. 101,662 mld	quota vincolata destinata alla realizzazione degli interventi nelle aree depresse finanziati con delibera CIPE 341/95 e 1325/97;
L. 34,641 mld	quota vincolata per interventi finanziati con delibera CIPE n. 143/99 nella Regione Puglia.

A valere sull'importo iscritto in bilancio per l'anno 2000 quale quota non vincolata pari a 261 mld sono stati assunti impegni per complessivi 260,137 mld; residuavano quindi 862,578 mln.

Tale ultimo importo comprendeva la quota di 750 mln pure impegnata con d.m. 30 novembre 2001 n. 9229/9765.

A valere sull'importo iscritto per l'anno 2000, invece, quale quota vincolata per interventi finanziati con le delibere CIPE n. 341/95 e 135/97 citate, è stata impegnata la quota di 49,186 mld.

Per due di tali interventi, infatti, relativi al porto di Porto Torres riguardante "Opere Marittime in attuazione del nuovo P.R.P." dell'importo complessivo di 40 mld (di cui 22,476 mld a valere sullo stanziamento previsto per l'anno 2000) e il porto di Crotone riguardante "Il completamento del banchinamento e dei piazzali del porto nuovo in conformità del vigente P.R.P." dell'importo di lire 30 mld esercizio 2000, la complessità della progettazione e delle procedure di approvazione del progetto, ivi compresa la V.I.A., hanno consentito la pubblicazione dei bandi di gara solo in data 27.07.2000.

Sono state svolte le procedure di gara, e l'Amministrazione sta valutando le offerte anomale e, salvo contenziosi, si prevede l'aggiudicazione entro breve termine.

La quota di 34,641 mld richiamata è stata invece iscritta in bilancio sia in termini di competenza che di cassa solo a fine esercizio finanziario, talché sono mancati i tempi tecnici necessari per procedere all'impegno delle somme stesse.

Riassuntivamente gli impegni complessivamente assunti a valere sui fondi iscritti sul cap. 7257 per l'anno 2000 ammontano a 310,073 mld.

Con riferimento alla situazione dei residui, sia di stanziamento che derivanti da accertamenti di economie essi sono stati interamente utilizzati.

Per quanto riguarda la situazione di cassa, lo stanziamento sul cap. 7257 era di complessivi 301,542 mld, di cui 251,662 mld iscritti con legge di bilancio, 49,860 mld, provenienti da variazioni di bilancio e 34,641 mld assegnati a fine esercizio e pertanto non utilizzabili per la chiusura delle scritture contabili da parte del competente Ufficio Centrale di Bilancio.

A valere sullo stanziamento come sopra specificato, sono stati disposti pagamenti e ordini di accreditamento per 222,992 mld a cui vanno aggiunti 3,793 mld oggetto di provvedimento di assegnazione all'Ufficio di Venezia.

Gli impegni assunti sullo stanziamento iscritto per il 2001 ammontano invece a 68,309 mld.

Nella cifra impegnata sono compresi anche gli impegni assunti per il finanziamento delle convenzioni con le Autorità Portuali per le manutenzioni ordinarie e straordinarie in ambito portuale ai sensi dell'art. 6 della legge 84/1994 e successive modificazioni, che hanno comportato una intensa attività istruttoria.

Come è noto, inoltre la legge 3 agosto 1998, n. 295 aveva previsto finanziamenti per interventi di riqualificazione dei porti di Trapani e Marsala, previa intesa con la regione Sicilia, che è stata acquisita dopo aver sottoposto la proposta formulata dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo.

I fondi iscritti sul cap. 7544 per l'esercizio 2000, pari a 4,6 mld, sono stati utilizzati ad eccezione di una quota pari a lire 503,186 mln. Ulteriori fondi sono stati attribuiti alla Direzione generale delle opere marittime in attuazione della delibera CIPE n. 135/99 ed iscritti sul capitolo 7365 di nuova istituzione finalizzati al finanziamento dell'intervento da realizzare nel porto di Gaeta relativo al banchinamento testata molo Salvo D'Acquisto pari all'importo complessivo di 6 mld di lire (di cui 1,410 mld anno '99; 999,5 mln anno 2000; 2,640 mld anno 2001 e 950 mln anno 2002) impegnato con d.m. 22 dicembre 2000 n. 10572.

L'attività descritta, che ha consentito di impegnare quasi totalmente la dotazione finanziaria del 2000 e parte di quella relativa all'anno 2001, si è così concretizzata:

1) è stata autorizzata l'esecuzione in economia a cura degli Uffici del Genio Civile OO.MM. di n. 97 interventi per un importo complessivo di 17,241 mld;
2) sono stati approvati 38 interventi di somma urgenza (art. 70 Reg. 350/1895) per complessivi 2,031 mld;
3) il Consiglio Superiore su impulso di questa Direzione Generale ha espresso 196 pareri;
4) con riferimento ai progetti di importo superiore ai 400 mln sono state esperite 18 gare di appalto, sono stati pubblicati 17 bandi di gara;
5) sono stati stipulati 6 protocolli di intesa per complessivi 62,233 mld con le Autorità Portuali di Genova e Livorno;
6) ulteriori impegni di spesa derivano dalle convenzioni con le Autorità Portuali per l'erogazione dei contributi per la manutenzione ordinaria (Cap. 2321 per 14,172 mld) e straordinarie (Cap. 7257 per 69,640 mld) delle parti comuni in ambito portuale in attuazione alle disposizioni della legge n. 84/1994 art. 6 come modificato dalla legge n. 647/1996;
7) sono stati disposti pagamenti per 222,992 mld sul cap. 7257, per 7 mld sul cap. 7259 e per 1,875 mld sul cap. 7258.

Un cenno particolare merita l'attività conseguente all'entrata in vigore del d.m. 21 giugno 2000 "Schema tipo programmi triennali e elenco annuale".

In particolare, è stato adottato (d.m. 24 ottobre 2000) lo schema di programma per il triennio 2001-2003; detto schema è stato sottoposto a pubblicità così come previsto dall'art. 10 del d.m. 21 giugno 2000.

La fase di elaborazione l'aggiornamento definitivo del programma unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nel primo anno di attuazione del programma stesso (elenco annuale), si è conclusa nei termini legislativamente previsti.

Con d.m. 7 marzo 2001 n. 1407/1648 sono stati approvati il programma triennale 2001-2003 e l'elenco annuale.

6.2 L'attuazione del d.lgs. n. 112/1998 in materia di difesa delle coste.

Come è noto, l'articolo 89 lettera h) del d.lgs. n. 112/1998 ha conferito alle Regioni ed agli Enti locali le funzioni relative "alla programmazione e pianificazione e gestione integrata

degli interventi di difesa delle coste e degli abitati costieri", mentre ha indicato quale compito di rilievo nazionale quello relativo agli "indirizzi generali ed ai criteri per la difesa delle Coste" (lettera a.a.).

La normativa predetta ha dunque conferito alle Regioni funzioni e compiti già delegati alle Regioni stesse ai sensi della legge 183/1989, art. 10, settimo comma.

Infatti con la perimetrazione dei bacini nazionali attuata con decreti del Presidente della Repubblica del giugno 1998 (su parere della conferenza Stato – Regione del 13 novembre 1997) sono stati definiti gli ambiti dei bacini idrografici di rilievo nazionale e quindi anche di difesa delle coste.

Fino a quel momento l'Amministrazione dei lavori pubblici è intervenuta limitatamente ad opere a difesa abitati ai sensi della legge n. 1907/542, per la realizzazione di interventi urgenti, richiesti espressamente dalle Amministrazioni locali, in assenza della perimetrazione dei bacini di rilievo regionale.

Sulla base del quadro normativo sopra delineato, la competente Direzione generale delle opere marittime, come già riferito in occasione di precedenti Relazioni della Corte dei conti, ha previsto interventi a difesa degli abitati per l'ultima volta nel programma 1996, da considerare quindi ad esaurimento, attingendo sui fondi relativi ai capitoli 7501 e 7504, mentre fondi specifici per la difesa delle coste sono previsti dal d.P.R. 27.07.1999, art. 1, che ha ripartito i fondi finalizzati al finanziamento degli interventi in materia di difesa del suolo per il quadriennio 1998-2001.

Gli Uffici del Genio Civile OO.MM. sono inoltre, competenti a rilasciare i pareri tecnici previsti dall'art. 12 del Regolamento del Codice di Navigazione.

6.3 L'Attività della Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali.

Con direttiva n. 117 del 14 marzo 2000, indirizzata ai Provveditorati alle opere pubbliche, la Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali, ha definito i criteri per la ripartizione delle risorse finanziarie previste in bilancio e, successivamente, sulla base delle proposte pervenute dai predetti Uffici, ha sottoposto al Ministro dei lavori pubblici l'approvazione dei programmi medesimi.

Riguardo agli obiettivi di natura finanziaria, si riportano di seguito i risultati della gestione 2000 riferita al Centro di responsabilità Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali. I dati sono stati forniti dalla competente Direzione generale ma, come risulta dal paragrafo 3.6 della presente Relazione, non sono stati ancora "validati" dal Servizio di controllo interno.

Capitolo 8151 – Edifici demaniali o privati in uso dalla Presidenza della Repubblica ecc.

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	90	98
Valore % impegni su competenza	35	80
Valore % impegni su massa spendibile	45	82
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	40	98

Capitolo 8152 – Edilizia demaniale

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	85	59*
Valore % impegni su competenza	35	54
Valore % impegni su massa spendibile	65	60
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	80	90

*Il risultato si pone al di sotto dell'obiettivo programmato, in quanto alcuni Provveditorati, in particolare quelli della Puglia, Calabria e Umbria, hanno raggiunto al 31 dicembre 2000, la percentuale di impegno, rispettivamente, del 40%, 46% e 67% anche in relazione alla rilevante mole di residui di stanziamento di provenienza 1999, con ciò neutralizzando il risultato dell'85% che gli altri Provveditorati avrebbero conseguito.

Capitolo 8156 –Abbattimento delle barriere architettoniche

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	50	53
Valore % impegni su competenza	35	46
Valore % impegni su massa spendibile	32	64
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	40	60

Capitolo 8160 –Adeguamento alle norme per la sicurezza degli impianti elettrici e la salute dei lavoratori

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	50	74
Valore % impegni su competenza	35	44
Valore % impegni su massa spendibile	32	50
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	40	56

Ulteriori capitoli relativi ad opere pubbliche a carico diretto dello Stato

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	75	91
Valore % impegni su competenza	35	69
Valore % impegni su massa spendibile	60	68
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	65	70

Relativamente alla gestione delle risorse relative al QCS 1994/1999 – P.O.R.I., nel 2000 i risultati raggiunti sono i seguenti.

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Erogazioni beneficiari finali	75	88

Più nel dettaglio, al 31 dicembre 2000, la situazione è la seguente.

(in milioni di lire)

	Importo
Pagato con progetti speciali (a)	2.134,822
Pagato senza progetti speciali (b)	1.432,822
Importo progetti speciali (c) = (a) – (b)	792
Totale anticipazioni (d)	2.116,857
Totale erogazioni al 31 dicembre 2000 (c) + (d)	2.818,857

Per quanto concerne l'obiettivo di assicurare il passaggio di competenze alle Regioni, in attuazione del d.lgs. n. 112/1998, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha svolto il coordinamento nei riguardi degli organi decentrati dell'Amministrazione medesima, che si è concretizzato con l'emanazione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000, relativo all'attuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da trasferire agli enti locali.

Relativamente all'obiettivo di predisporre schemi progettuali, anche normativi, per l'accelerazione e per la semplificazione delle procedure di spesa relative alle gestioni ex Agensud, è in corso di definizione il contenzioso che riguarda il pregresso e che ammonta complessivamente ad oltre 2 mila mld.

Inoltre, riguardo all'obiettivo di completare il trasferimento ai Provveditorati alle opere pubbliche delle questioni che riguardano l'attività dell'ex Agensud, in data 21 dicembre 2000 è stata completata la predisposizione degli elenchi delle opere interessate.

Complessivamente i decreti di trasferimento ai Provveditorati hanno riguardato 20.367 interventi, dei quali 11.213 relativi a concessioni chiuse, 8.445 progetti dichiarati chiusi e trasferiti alle Regioni e 689 progetti trasferiti alle Regioni a lavori ultimati.

In relazione all'obiettivo di porre in essere le necessarie iniziative per completare la ricognizione, previo assenso delle Regioni interessate, ai sensi dell'art. 10 della legge n.

341/1995, delle infrastrutture relative al ciclo integrato dell'acqua secondo i programmi articolati per ambiti territoriali ottimali ai sensi della legge n. 36/1994 (cfr. anche par. 6.4 della presente Relazione), si riporta l'elenco delle convenzioni stipulate tra l'Amministrazione e la Sogesid S.p.A.

A.T.O.	Importo
Sarnese Vesuviano	1.682.584.800
Napoli Volturno	2.257.200.000
Sele	1.897.555.200
Cosenza	1.912.720.800
Catanzaro	1.095.048.000
Crotone	272.625.780
Vibo Valentia	783.007.200
Reggio Calabria	1.317.871.200
Basilicata	1.701.676.360
Puglia	4.550.427.360
Abruzzo	5.481.122.880
SEMIDE	1.200.000.000
Palermo	791.733.600
Ragusa	659.217.600
Trapani	836.887.200
Enna	737.745.600
Catania	1.416.031.200
Messina	1.706.192.160
Agrigento	1.111.7735.200
Siracusa	791.733.600
Caltanissetta	761.304.000

6.4 Attività ex artt. 9 e 9 bis del d.lgs. n. 96/1993.

Il decreto legislativo e successive modificazioni ed integrazioni, nel prevedere la cessazione dell'intervento straordinario del Mezzogiorno, ha attribuito alla competenza del Ministero dei lavori pubblici:

- la chiusura contabile e gestionale dei progetti speciali e delle opere di cui alla delibera Cipe 8 aprile 1987, n. 157, nonché dei progetti e delle attività per le quali, in attuazione della stessa delibera Cipe sia stato a suo tempo disposto il trasferimento a Regioni, Enti locali, loro consorzi ed altri enti pubblici e per i quali sussistano procedure contenziose, ovvero pretese di maggiori compensi a qualsiasi titolo;
- la definizione delle controversie insorte nel corso dell'esecuzione degli interventi e relative ad accadimenti antecedenti il trasferimenti dei progetti ai concessionari;
- la definizione degli interventi di cui al comma 7 dell'art. 19 del d.lgs. n. 32/95 convertito dalla legge 7 aprile 1995, n. 104;
- la ricognizione delle opere già in gestione diretta da arte della cessata Cassa per il Mezzogiorno ai sensi dell'art. 5 della legge n. 64/1986 e delle opere comprese nei piani annuali di attuazione;
- la programmazione e il coordinamento di concerto con il Ministero dell'ambiente nonché la promozione del completamento delle opere infrastrutturali, previa approvazione da parte del Cipe dei programmi di utilizzazione dei finanziamenti ordinari pluriennali di settore.

Il d.l. n. 244/1995, convertito dalla legge n. 341/1995, concernete misure dirette ad accertare il completamento degli interventi pubblici e la realizzazione dei nuovi interventi nelle aree depresse all'art. 17 attribuisce alla competenza del Ministero dei lavori pubblici:

- in via prioritaria, il completamento delle opere già avviate degli organismi dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno;
- la realizzazione delle grandi infrastrutture di interesse nazionale o interregionale nelle aree economicamente depresse del territorio nazionale, sulla base dei programmi approvati dal Cipe.

Gli articoli 4 e 10 della predetta legge n. 341/1995 attribuiscono le specifiche competenze al Ministero dei lavori pubblici. L'art. 9 *bis* del d.lgs. n. 96/1993 introdotto dall'art. 7, comma 3, del d.l. n. 32/1995, convertito dalla legge n. 104/1995, attribuisce al commissario *ad acta* anche le funzioni demandate al commissario liquidatore ai sensi dell'art. 19 dello stesso d.lgs.

Il d.m. del 13 giugno 1997 ha demandato alla Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali l'espletamento di tutti i compiti attribuiti al Ministero dei lavori pubblici già affidati al commissario *ad acta* in ordine agli interventi nelle aree depresse.

Lo stato degli interventi di cui ai predetti programmi sono ripartiti come segue.

(in milioni di lire)

Regioni	Strade provinciali legge n. 341/1995		Programma operativo Risorse idriche			Interventi ex Agensud	
	Impegnato	erogato	Avanzamento lavori	Impegnato	Erogato	Impegnato*	Erogato**
Lazio							34.317,4
Abruzzo	2.423,6	2.423,6	70.103,0	110.807,1	67.628,1		17.190,6
Molise	1.070,2	1.070,2	121.300,2	237.300,1	112.659,0		2.450,0
Campania	4.005,9	4.005,9	298.395,9	791.251,1	378.954,0		93.230,6
Puglia	2.119,9	2.119,9	64.935,7	264.719,1	142.216,7		11.410,6
Basilicata	705,1	705,1	321.590,4	724.367,6	244.995,6		42.789,6
Calabria	2.731,0	2.731,0	225.484,3	644.870,1	268.782,3		65.306,3
Sicilia	1.685,8	1.685,8	320.694,5	833.414,1	428.686,7		50.242,0
Sardegna	2.052,4	2.052,4	234.562,0	510.842,7	224.205,0		14.261,4
TOTALI	16.794,3	16.794,3	1.657.066,4	4.117.572,3	1.868.127,8	422.675,5	331.198,8

* Importo complessivo impegnato il cui riparto viene effettuato in sede di erogazione.

** Le erogazioni riguardano anche impegni assunti negli esercizi precedenti.

6.5 Lavori di adeguamento alle norme Cnr dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Gli interventi sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, autorizzati per un ammontare complessivo di 2.990,73 mld di lire, sono stati finanziati per 2.660,6 mld di lire dal Cipe e per 330,134 mld di lire dalla Comunità europea tramite il QCS.

Per gli interventi finanziati con le delibere Cipe, alla data del 30 giugno 2000, si registravano impegni per 944,6 mld di lire, pari al 35,5% del totale, a fronte di pagamenti per complessivi 107,6 mld di lire.

Alla stessa data, gli interventi finanziati con i contributi del QCS risultavano impegnati per lire 315,00 mld di lire, pari al 25,01% del totale, con pagamenti pari a lire 100,8 mld.

L'importo complessivo dei pagamenti per gli interventi in corso di realizzazione ammontava a lire 208,4 mld di lire.

La previsione di spesa per gli investimenti su tale direttrice lo stanziamento autorizzato dal Cipe è di lire 1.415,5 mld.

6.6 Lavori sull'autostrada Messina-Palermo.

I lavori per gli interventi in corso di realizzazione su tale autostrada sono stati finanziati per 419,00 mld da parte del Cipe e per lire 145,22 mld dal QCS.

Gli importi erogati a favore della concessionari risultano rispettivamente di lire 51,1 mld, per i lavori finanziati dal Cipe e di lire 68,4, per i lavori finanziati dal QCS.

L'ammontare complessivo dei pagamenti, pari a lire 119,5 mld, rappresenta il 28,5% dell'importo globale dei progetti esecutivi che risulta di lire 418,5 mld.

La previsione di spesa per interventi riguardanti l'autostrada in questione è pari a lire 272,1 mld di lire corrispondente a quanto autorizzato dal Cipe con delibera 52 del 24.04.1999.

6.7 Lavori nella Regione Puglia, nella Regione Sardegna e sulla s.s. 106 "Jonica.

Il contributo Cipe previsto dalla delibera 74/97 per gli interventi in corso di realizzazione sulla s.s. "Jonica" risulta pari a 255,6 mld, di cui 222, mld, pari all'87,1%, risultano impegnati.

Per i lavori della Regione Puglia, l'Unione europea, nell'ambito del programma QCS 1994/1999, ha stanziato un contributo pari a 292,38 mld del quale risulta impegnato l'importo di lire 219,8 mld. I pagamenti alla data del 30 giugno 2000 ammontavano a 101,1 mld, pari al 46% degli impegni.

I pagamenti per i lavori rientranti nel QCS 1994/1999 per gli interventi in corso di realizzazione nella Regione autonoma della Sardegna ammontano a lire 96,5 mld, pari al 44,5% delle somme impegnate (216,8 mld in termini assoluti).

Tra gli investimenti che l'Ente nazionale delle strade prevede di attuare nel secondo semestre dell'anno e nell'esercizio 2001 sono da ricomprendere i lavori sulla s.s. 268 del Vesuvio e quelli sull'Autostrada Siracusa – Gela autorizzati con delibera Cipe n. 52 del 21 aprile 1999, rispettivamente per 16,8 mld e per 233 mld.

6.8 Attività della Direzione generale della difesa del suolo.

Con riferimento agli obiettivi di spesa per l'anno 2000, si evidenzia, in primo luogo che il ritardo nell'emanazione delle direttive generali di indirizzo amministrativo da parte del Ministro dei lavori pubblici ha prodotto inevitabili ripercussioni nell'assegnazione delle risorse agli Uffici decentrati.

A tale ritardo ha contribuito anche l'incertezza normativa determinatasi a seguito del divieto, imposto nell'art. 32 della legge finanziaria per il 2000 (confermato nella specifica direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 marzo 2000), di trasferire risorse agli Uffici decentrati. Infatti, al fine di non pregiudicare le dotazioni di competenza 2000 da trasferire nel corso dell'anno alle Regioni e agli Enti locali, nelle more dell'emanazione del D.P.C.M. di trasferimento delle risorse finanziarie, l'Amministrazione avrebbe dovuto limitare l'assegnazione delle risorse di bilancio alla sola quota spendibile da parte dello Stato fino alla data stabilita per il passaggio delle competenze.

La competente Direzione generale ha comunque chiesto ai competenti Uffici decentrati la stesura dei programmi triennali di intervento.

Nel dettaglio, per quanto concerne il capitolo 7571 (costruzione, sistemazione e riparazione di opre idrauliche di competenza statale), sulla base dei fabbisogni presentati dagli Uffici decentrati è stato redatto un programma di interventi per un importo complessivo di 51,415 mld. Per il capitolo 7572 (opere relative a vie navigabili di I classe), il programma di interventi prevede programmi per un importo complessivo di lire 900 mln.

Ai fini della valutazione del conseguimento degli obiettivi di impegno e di spesa, va tenuto conto che, ai sensi della legge n. 908/1960, la Direzione generale trasferisce i fondi ai Provveditorati regionali e ai Magistrati, i quali provvedono autonomamente alle operazioni gestionali e di spesa.

In merito agli obiettivi relativi al capitolo 7582, le risorse impegnate e assegnate ammontano, rispettivamente,a lire 91,641 mld per l'annualità 98, lire 357,397 mld per l'annualità 99 e a lire 509,521 mld per l'annualità 2000. Le risorse di cassa, pari a complessivi 620 mld, sono state erogate.

I dati sono stati forniti dalla competente Direzione generale. Tali dati, come risulta dal paragrafo 3.6 della presente Relazione, non sono stati ancora "validati" dal Servizio di controllo interno.

Capitolo 7571 – Opere idrauliche

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	70	100
Valore % impegni su competenza	41	96,8
Valore % impegni su massa spendibile	53	96,8
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	80	100

Residui lettera C.

Capitolo 7572 –Vie navigabili

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	71	0
Valore % impegni su competenza	41	100
Valore % impegni su massa spendibile	41	100
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	41	100

Residui lettera C in predisposizione dei decreti di assegnazione fondi per la progettazione interna.

Capitolo 7582 –Difesa del suolo
(quota parte per interventi di competenza statale già programmati con d.P.R. del 27.7.99)

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui	100	100
Valore % impegni su competenza	100	100
Valore % impegni su massa spendibile	100	100
Valore % di erogazione della cassa autorizzata	100	100

La cassa viene assegnata su specifica richiesta degli Uffici decentrati.

Ulteriori capitoli relativi ad opere pubbliche a carico dello Stato
(Cap. 2711, 2712, 7402, 7484, 7574, 7669, 7671)

Misuratori finanziari	Obiettivi 2000	Risultato di gestione
Valore % impegni sui residui *	73	34,8
Valore % impegni su competenza **	41	79,8
Valore % impegni su massa spendibile	48	75,4
Valore % di erogazione della cassa autorizzata ***	75	99,3

* Sui capitoli 2712 e 7484 sono stati totalmente assegnati residui di lettera C; sul capitolo 7574 i valori dei residui riguardano impegni per le Regioni;

** Sul capitolo 7574, il valore della competenza riguarda le assegnazioni agli Uffici periferici e i pagamenti alle Regioni; va osservato inoltre che le operazioni di impegno e pagamento sono disciplinati dal punto 3 della delibera Cipe 6.5.98, n. 42 e pertanto non si può proceder4e all'assunzione di impegni laddove gli Enti attuatori non abbiano preliminarmente proceduto all'appalto delle opere;

*** Sul capitolo 7574, le assegnazioni di cassa riguardano gli Uffici periferici e le Regioni.

7. La difesa idrogeologica e le risorse idriche.

7.1 Premessa.

Il processo di modernizzazione delineato dalla legge 36 del 1994 in materia di risorse idriche (c.d. legge Galli) e dalla legge 183 del 1989, in materia di difesa del suolo, è stato impostato su due direttrici di fondo: in primo luogo, nella prospettiva di qualificazione e sviluppo tecnologico dei settori, tanto sul lato della domanda che dell'offerta di risorse, servizi, sicurezza; in secondo luogo, quale opportunità di concreta e diffusa applicazione di alcuni principi cardine favoriti anche dalla disciplina comunitaria di finanziamento, quali: a)

sussidiarietà, riguardo a di differenti livelli di governo; b) partenariato pubblico-privato; c) concentrazione dell'intervento pubblico.

La complessa regolamentazione riferibile alle citate leggi n. 36 e 183, con i successivi provvedimenti modificativi e integrativi, costituisce un quadro di riferimento amministrativo, operativo e finanziario ove il momento della gestione e della salvaguardia dell'acqua si collegano strettamente, inducendo una imprescindibile correlazione fra i due settori delle risorse idriche e della difesa del suolo. Il sistema idrogeologico funge così da base di riferimento per la pianificazione e l'attuazione degli interventi, con riferimento ai quali le competenze assegnate si dispongono su differenti scale territoriali e istituzionali (bacini idrografici e ambiti territoriali ottimali) tra loro interconnesse. Importante il ruolo riservato alle Regioni il cui principale compito attuativo della legge Galli è quello di rendere operativi gli Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) attraverso la definizione dei piani di investimento, l'individuazione della tariffa d'ambito e la regolamentazione per l'aggiudicazione del sistema idrico integrato. Consistente è stato tuttavia il ritardo nella messa a regime degli strumenti strategici di riassetto del settore, specie con riguardo alla costituzione degli ATO.

7.2 Le emergenze idrogeologiche.

A seguito dei gravi eventi idrogeologici degli ultimi anni, *Sarno* nel maggio 1998, *Cervinara* nel dicembre 1999, *Soverato* nel settembre 2000, *Piemonte* nell'ottobre 2000, *Liguria* ottobre - novembre 2000, vi è stato un notevole impulso, sia relativamente alle attività di pianificazione e programmazione di bacino, sia sotto il profilo di un maggiore impegno finanziario nel settore.

Va in proposito evidenziato che notevole rilevanza e urgenza assume il riassetto dell'equilibrio idrogeologico che riguarda l'intera regione Campania, dove un vasto territorio presenta caratteristiche geomorfologiche analoghe a quelle delle aree che furono colpite dagli eventi del maggio 1998.

A seguito delle ricordate emergenze idrogeologiche, ad un incremento degli stanziamenti ordinari per la legge n. 183/1989 previsti a partire dalla finanziaria 1998, si è aggiunto anche un impegno straordinario del Governo nella materia della difesa del suolo.

Infatti, il d.l. n. 180/1998, convertito dalla legge n. 267/1998, emanato a seguito della frana di Sarno, oltre a stanziare su apposito capitolo di bilancio del Ministero dell'Ambiente 1.100 mld, cui si sono aggiunti altri 300 mld con la legge finanziaria 2000, per la realizzazione di interventi urgenti per la riduzione del rischio idrogeologico, ha fissato al 31 ottobre 1999 il termine per l'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato, per l'incolumità delle persone e per la sicurezza delle infrastrutture e del patrimonio ambientale e culturale.

Il medesimo d.l. n. 180/1998, al fine di accelerare l'attività di pianificazione di bacino, ha fissato, inoltre, al 30 giugno 2001 il termine per l'adozione, da parte degli organi competenti (autorità di bacino e regioni), dei piani stralcio per l'assetto idrogeologico, da redigere ai sensi dell'art.17, comma 6 - *ter*, della legge n. 183/1989.

Tale termine è stato, peraltro, anticipato al 30 aprile 2001 dal d.l. n. 279/2000, convertito dalla legge n. 365/2000, emanato a seguito dell'alluvione di Soverato.

Si segnala, al riguardo, che il primo Piano per l'assetto idrogeologico (PAI) è stato adottato dal Comitato istituzionale del bacino del Po, in data 26 aprile 2001.

Peraltro, se il nuovo quadro normativo introdotto con il d.l. n. 180/1998 ha rappresentato un forte impulso operativo nella materia della difesa del suolo, d'altro lato, ha dato origine ad una dualità nell'azione del Governo nel settore, vedendo coinvolte due Amministrazioni centrali, Lavori pubblici e Ambiente, sebbene nelle differenti logiche dell'ordinario (legge n. 183/1989) e dello straordinario (d.l. n. 180/1998).

Tale dualismo ha, peraltro, trovato soluzione nell'ambito del d.lgs. n. 300/1999, con la riorganizzazione delle competenze dei due Ministeri, così da garantire l'unitarietà delle iniziative statali nel settore.

Al riguardo, va segnalata una recente deliberazione della Sezione del controllo (adunanza del 19 giugno 2001), la quale ha, tra l'altro, messo in evidenza il frequente ricorso allo strumento delle ordinanze di necessità e urgenza, ai sensi dell'art. 5 della legge n. 225/1992, per interventi di riassetto idrogeologico, anche al di là di situazioni eccezionali definite nello spazio e nel tempo.

7.3 Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri , Dipartimento della protezione civile del 18 ottobre 2000.

Con l'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della protezione civile del 18 ottobre 2000, sono stati previsti interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare i danni conseguenti gli eventi alluvionali ed i dissesti idrogeologici che, dal 13 ottobre, hanno colpito il territorio della Regione autonoma della Valle d'Aosta e delle Regioni Piemonte, Liguria, Lombardia ed Emilia-Romagna.

A seguito della dichiarazione dello stato di emergenza nei territori di Valle d'Aosta e Piemonte (D.P.C.M. 16 ottobre 2000), di Lombardia ed Emilia Romagna (D.P.C.M. 18 ottobre 2000), la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha emanato la citata ordinanza, che si segnala per il carattere fortemente derogatorio delle sue disposizioni. Le deroghe sono motivate dall'urgenza di "porre in essere ogni utile intervento per favorire il ritorno alle normali condizioni di vita delle popolazioni interessate, la ripresa delle attività produttive e il ripristino delle infrastrutture".

L'elencazione delle norme derogate è contenuta nell'art. 5 dell'ordinanza. A parte la diversa disciplina del funzionamento della conferenza di servizi, si segnalano le deroghe alle norme in materia di affidamento dell'attività di progettazione, che si può svolgere indipendentemente dalle previsioni degli artt. 16 e 17 della legge quadro. Inoltre, per quanto riguarda le modalità di affidamento dei lavori viene prevista l'espressa deroga a gran parte delle disposizioni della legge n. 109/1994 e alle norme del regolamento generale che all'applicazione di quelle sono espressamente collegate.

7.4 D.l. n. 279/2000, conv. dalla legge n. 365/2000, in materia di interventi per le aree a rischio idrogeologico.

Con il d.l. 12 ottobre 2000, n. 279, convertito dalla legge 11 dicembre 2000, n. 365, per la difesa del suolo e l'emergenza in Calabria, sono stati posti vincoli immediati sulle sponde di fiumi e laghi in 290 comuni e stanziati 240 mld. Con il nuovo decreto si è inteso obbligare le Regioni e autorità di bacino a individuare tali aree rendendo immediatamente operative adeguate misure di salvaguardia che potranno essere rimosse solo dopo l'espletamento di una opportuna istruttoria. Anche per tali aree dovranno essere predisposti idonei piani di emergenza.

I comuni interessati alle predette misure sono indicati nelle tabelle A e B allegate al decreto. Tali tabelle, ai sensi del comma 2, potranno essere successivamente aggiornate. Della tabella A fanno parte 189 comuni. Si tratta di enti locali oggetto di ordinanze di protezione civile. La tabella B comprende invece 101 comuni individuati dai piani straordinari, ma in cui non sono state effettuate le perimetrazioni delle zone di rischio.

Nelle predette aree è vietata ogni nuova edificazione. Sono anche stati rimodulati i termini per l'adozione dei piani per l'assetto idrogeologico: entro il 30 aprile 2000 doveva essere espletata l'adozione preliminare del progetto di piano. Gli enti locali vengono ora chiamati a partecipare alla pianificazione di bacino con la nuova conferenza programmatica in cui essi sono chiamati, per la prima volta, ad esprimere un parere sul piano stralcio.

7.5 L'impegno finanziario per la difesa del suolo.

Accanto alle risorse stanziate per il rifinanziamento della legge n. 183/1989 e del d.l. n. 180/1998, nell'ultimo anno, si è registrato un impegno straordinario del Governo per far fronte agli ingenti danni causati dagli eventi calamitosi che hanno colpito il Paese.

In particolare, a seguito dell'alluvione in Piemonte, sono stati stanziati, con diverse ordinanze di protezione civile, ulteriori 300 mld, al di fuori delle previsioni di spesa contenute nella legge finanziaria.

In data 24 aprile 2001, inoltre, il Consiglio dei Ministri ha approvato il riparto, relativo al quadriennio 2000 –2003, delle nuove risorse, pari a lire 2.260 mld, stanziate con le leggi finanziarie 2000 e 2001, per le finalità di cui alla legge n. 183/1989.

Va peraltro evidenziato che, in controtendenza con quanto sopra rappresentato, la legge finanziaria 2001, nel quantificare gli stanziamenti per il 2001-2003, ha rimodulato in diminuzione lo stanziamento per il 2001, già oggetto di ripartizione, ai sensi della legge finanziaria 1999, con d.P.R. 27 luglio 1999 relativo al quadriennio 1998-2001.

Ciò ha reso necessario un nuovo riparto dei finanziamenti per il 2001 che tenesse conto della cennata diminuzione.

Le nuove risorse sono destinate al finanziamento dei piani stralcio di cui all'art. 17, comma 6 - *ter*, della legge n. 183/1989, già approvati, e degli schemi previsionali e programmatici di cui all'art. 31 della medesima legge, nel loro aggiornamento, nonché per proseguire la formazione del programma sperimentale di interventi di rilievo nazionale ai sensi dell'art. 25 della legge n. 183/1989, nelle more della definizione complessiva della pianificazione di bacino.

La quota di lire 542 mld è stata destinata a finanziare progetti strategici di rilievo nazionale che rilevino le criticità di bacino, parte dei quali già selezionati, ai sensi dell'art. 1, comma 1, del richiamato d.P.R. 27 luglio 1999, con delibera del 22 dicembre 2000 del Comitato dei ministri per i servizi tecnici nazionali ai sensi dell'art.4 della legge n. 183/1989; altra parte è rimasta da selezionare a cura del medesimo Comitato dei Ministri sulla base delle proposte che saranno inoltrate dai competenti organi deputati alla programmazione di bacino (autorità di bacino e regioni).

La restante quota di 1.718 è stata destinata, nella misura di lire 35 mld, all'adeguamento funzionale, tecnico e scientifico dei Servizi Tecnici Nazionali; nella misura di lire 1.683 mld, viene ripartita tra i bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, sulla base dei parametri di superficie e popolazione, applicando un correttivo matematico che incrementi le risorse alle regioni minori.

7.6 La gestione finanziaria ex lege n. 183/1989.

Le risorse dell'annualità 2000 della legge n.183/1989, destinate ad interventi di competenza delle Regioni e delle Autorità di bacino di rilievo nazionali, interregionali e regionali, pari a 556 mld, in applicazione del programma approvato con d.P.R. 27 luglio 1999, art. 2, sono stati erogati per 509,521 mld, restando attualmente da assegnare le risorse a favore della Regione Sicilia, per l'importo di 46,479 mld, la cui programmazione è stata trasmessa solo al termine dell'esercizio finanziario 2000.

Le risorse finanziarie - pari a 134 mld - impegnate entro il 31 dicembre 2000 e destinate al finanziamento degli interventi inseriti nei programmi che rilevino criticità nei bacini idrografici interessanti i centri urbani, ai sensi dell'art. 1 del citato d.P.R., sono state interamente erogate all'inizio dell'esercizio finanziario 2000.

Al fine di reperire le risorse per l'esercizio in corso, la competente Direzione generale della difesa del suolo, nel marzo 2001, ha richiesto al Ministero del tesoro l'iscrizione della quota prevista dalla legge finanziaria sul capitolo 7582 di competenza del medesimo centro di responsabilità Direzione generale difesa del suolo.

Relativamente alla gestione dei residui sul citato capitolo, in relazione alle risorse assegnate dal Ministero del tesoro, sono stati effettuati pagamenti per circa 522 mld, di cui 434 mld riferiti all'esercizio 1999 e 86 mld all'esercizio 1998.

Le risorse finanziarie presenti nel bilancio dello Stato attribuite al competente Centro di Responsabilità (Direzione generale difesa del suolo) hanno riguardato gli ulteriori capitoli relativi alle opere pubbliche a carico dello Stato descritte nella sotto indicata tabella.

(in lire)

Capitolo	Dotazione compet.	Assegnazioni	Dotazione cassa	Assegnazioni
2711 ex 3401	991.800.000	991.800.000	991.800.000	991.800.000
2712 ex 3402*	52.250.000.000	50.330763.382	52.250.000.000	52.225.993.092
7402 ex 8881	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000
7484 ex 9087**	67.000.000.000	67.003.476.973	67.000.000.000	67.000.000.000
7574 ex 7722***	195.000.000.000	141.743.438.034	195.000.000.000	176.188.783.339
7669****	2.000.000.000	3.898.628.000	2.000.000.000	2.000.000.000
7671	1.160.000.000	1.160.000.000	1.160.000.000	1.160.000.000

* cap. 2712 assegnazioni su fondi impegnati per L.182.136.897;
** cap. 7484 assegnazioni in conto residui per L.1.901.319.054;
*** cap. 7574 le assegnazioni comprendono impegni in c/residui 1998 e 1999;
**** cap. 7669 le assegnazioni comprendono quote in c/residui.

La tabella che segue rappresenta la situazione dell'attuazione della legge n. 183/1989 – capitolo 7749, per destinatario di finanziamenti.

Destinatario	**N. schede censite**	**Importo erogato**	**Importo Schede**	**n. interv. affidati**	**Importo inetrv. afffidati**	**Importo avanz. lavori**	**% anvanz.to**
Isonzo	5	7.741	6.741	1	1.500	1.500	22
Tagliamento	5	30.143	10.402	1	5.000	5.000	48
Livenza	10	11.237	10.310	6	6.921	5.260	51
Piave	18	27.5398	15.922	10	10.022	2.951	19
Brenta Bacchiglione	26	69.370	41.391	21	33.003	23.471	57
Adige	38	127.060	72.726	31	58.748	41.315	57
Po	710	876.651	693.356	423	421.622	327.226	47
Arno	140	109.571	74.644	102	52.630	39.911	53
Tevere	124	258.638	216.691	66	165.734	101.434	47
Liri-Garigliano	34	41.067	28.417	24	17.862	13.093	46
Volturno	9	66.705	33.066	4	26.147	8.127	25
Totale Bacini Nazionali	**1.119**	**1.625.722**	**1.203.666**	**689**	**799.189**	**569.287**	**47**
Lemene	3	5.828	1.699	1	903	903	53
Fissero-Tartaro-Canal Bianco	14	22.647	13.833	9	10.715	8.483	61
Reno	80	48.423	28.478	64	25.787	21.774	76
Conca	8	2.209	1.010	6	780	780	77
Marecchia	16	5.956	2.050	14	1.751	1.706	83
Tronto	11	8.602	3.395	6	1.815	1.100	32
Sangro	14	9.338	5.353	11	5.148	4.309	81
Trigno	15	6.504	4.385	10	3.443	2.652	60
Saccione	7	971	609	4	479	279	46
Fortore	13	8.178	4.431	10	3.495	2.878	65
Ofanto	7	18.004	8.576	4	6.303	1.697	20
Bradano	8	19.612	9.317	6	7.493	4.763	51
Sinni	3	6.696	2.930	1	2.041	2.041	70
Magra	43	12.181	10.138	29	7.349	6.307	62
Fiora	13	4.932	4.015	9	2.912	2.912	73
Sele	3	21.498	12.297	1	3.082	3.082	25
Noce	2	3.311	1.441	2	1.441	1.422	99
Lao	1	3.521	755	1	755	755	100
Totale bacini interregionali	**261**	**208.410**	**114.712**	**188**	**85.692**	**67.843**	**59**

Destinatario	N. schede censite	Importo erogato	Importo Schede	n. interv. affidati	Importo inetrv. afffidati	Importo avanz. lavori	% anvanz.to
Veneto	22	42.723	25.655	18	22.645	17.142	67
Friuli V.G.	0	27.421	0	0	0	0	0
Liguria	60	56.576	43.943	39	27.503	21.183	48
Emilia Romagna	75	54.915	42.533	56	32.348	30.514	72
Toscana	327	98.253	75.509	238	55.953	46.722	62
Marche	109	73.909	43.720	99	40.443	35.654	82
Lazio	27	50.142	40.587	15	27.272	7.858	19
Abruzzo	39	62.282	35.469	37	34.299	27.583	78
Molise	15	10.240	7.372	13	6.599	4.477	61
Campania	12	11.705	80.593	4	26.081	5.572	7
Puglia	43	176.629	79.589	26	51.200	13.234	17
Basilicata	10	28.189	14.216	8	11.815	8.197	58
Calabria	208	128.472	66.403	104	33.682	22.388	34
Sicilia	19	202.856	62.066	4	15.760	8.251	13
Sardegna	17	154.287	63.259	14	47.950	35.378	56
Totale Bacini di rilievo regionale	**983**	**1.283.598**	**680.914**	**675**	**433.550**	**284.152**	**42**
Totale generale	**2.363**	**3.117.730**	**1.999.292**	**1.552**	**1.318.431**	**921.282**	**46**

7.7 Le assegnazioni del Cipe per interventi di difesa del suolo nelle aree depresse ex legibus n. 341/1995, n. 641/1996, n. 135/1997 e n. 208/1998.

La Direzione generale della difesa del suolo cura la gestione delle risorse assegnate, in favore delle aree depresse, con apposite delibere del Cipe, al Ministero dei lavori pubblici, relativamente al settore della difesa del suolo.

In particolare, ai sensi delle leggi n. 341/1995, n. 641/1996, n. 135/1997 e n. 208/1998, sono stati ammessi a finanziamento programmi di interventi nel settore della difesa del suolo per un importo complessivo di lire 987,050 mld (nell'arco temporale 1998 - 2002), con il dettaglio indicato nella tabella che segue.

(importi in miliardi)

	Leggi
421	341/95
350	641/96
205	135/97
11,050	208/98[18]

Nel corso dell'anno 2000, la Direzione generale difesa del suolo ha disposto, per il finanziamento dei sopraindicati programmi, assegnazioni a favore degli Uffici periferici ed impegni a favore delle Regioni, per complessivi 159,756 mld di lire.

[18] In particolare, con delibera del Cipe del 21 aprile 1999, n. 52, che ha definito l'elenco delle opere da finanziare nel Mezzogiorno a carico delle risorse ripartite con delibera 9 luglio 1998, n. 70, è stato ammesso a finanziamento l'intervento nel settore della difesa del suolo concernente "consolidamento costoni tra Punta Perrone e Punta della Scrofa in Casamicciola Terme" per l'importo di 5,9 mld di competenza del Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania. I lavori sono stati aggiudicati nel dicembre 1999 e consegnati in data 4 marzo 2000. Inoltre, con delibera Cipe 6 agosto 1999, n. 135, che ha definito l'elenco delle opere di completamento da finanziare nelle Regioni del Centro-Nord, a carico delle risorse ripartite con delibera Cipe 9 luglio 1998, n. 70, sono stati ammessi a finanziamento i seguenti interventi del settore della difesa del suolo per l'importo complessivo di lire 5,150 mld, di competenza del Provveditorato alle opere pubbliche della Toscana: Ringrosso e bonifica arginatura del fiume Arno – lire 1 mld; completamento ricostruzione arginature sul rio Dogaia S. Miniato (PI) – lire 0,550 mld; completamento consolidamento delle difese idrauliche del fiume Bisenzio – Campi Bisenzio (Fi) – lire 0,600 mld; completamento recupero officiosità e della capacità di laminazione del sistema idraulico collegato al lago di Montepulciano (Si) – lire 3 mld. Tutte le opere sono state aggiudicate nel giugno 2000.

Sono state disposte assegnazioni di cassa, a favore degli Uffici periferici, e pagamenti alle Regioni per complessivi 197,200 mld.

Nel corso del corrente anno 2001, la stessa Direzione generale ha, finora, disposto assegnazioni di cassa, a favore degli Uffici periferici e pagamenti alle Regioni, per complessivi 61,778 mld.

Si segnala, inoltre, che, ai sensi della delibera Cipe 6 maggio 1998 n. 42/98, gli impegni definitivi per i programmi finanziati a valere sulle risorse in favore delle aree depresse, recate dalle leggi n. 341/1995, 641/1996 e 135/1997, sono assunti dalla Amministrazione centrale competente, sulla base dei quadri economici trasmessi dai soggetti attuatori a seguito delle aggiudicazioni e, pertanto, al netto delle economie di gara.

Successivamente, la competente Direzione generale ha provveduto ad impegnare tutte le somme impegnabili a seguito delle aggiudicazioni dei lavori effettuate in ottemperanza delle disposizioni dettate dalle deliberazioni del Cipe.

Sono state anche assunte le opportune iniziative per programmare le economie derivanti dai ribassi d'asta registrati sull'intero programma, rimaste nelle disponibilità dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici – Direzione generale della difesa del suolo del mese di aprile 2000, sono state ripartite le economie derivanti dagli appalti realizzati nelle annualità 1998 e 1999, per una quota pari a 46,850 mld di lire.

Con il citato decreto, oltre ad alcuni interventi integrativi dei programmi nel settore della difesa del suolo già finanziati, sono state ammesse a finanziamento alcune nuove opere di particolare rilevanza ai fini della messa in sicurezza del territorio nazionale tra cui:

- Interventi pilota di consolidamento in comune di Canosa di Puglia - 11 mld;
- Programma di interventi per la riduzione del rischio idrogeologico nella Regione Calabria – 9,8 mld;
- Interventi di risanamento (aree R4) nella Regione Molise – 6,3 mld;
- Ulteriori opere concernenti la realizzazione del canale scolmatore del fiume Liri a difesa dell'abitato di Isola del Liri – 4,1 mld.

L'appalto dei nuovi programmi è previsto entro il 31 maggio 2001.

Per un quadro di sintesi dello stato di attuazione della programmazione originaria, la tabella che segue, sulla base delle informazioni dei soggetti attuatori, fornisce i dati sull'avanzamento delle opere, degli impegni ed erogazioni dal 1998 ad oggi.

A seguito delle aggiudicazioni sono state ad oggi calcolate economie per complessive lire 144,557 mld, di cui una consistente quota pari a lire 121,801 mld, è stata ripartita con il decreto del Ministro dei lavori pubblici del 30 giugno 1999, del 28 settembre 10999 e del 30 aprile 2000, ai sensi della delibera Cipe del 21 aprile 1999 (n. 49/99). In particolare, oltre ad interventi integrativi dei programmi già finanziati, sono state ammesse a finanziamento alcune opere di particolare rilevanza ai fini della messa in sicurezza del territorio sotto il profilo idraulico idrogeologico. Tra queste si segnalano: il consolidamento della frana di Assisi (35 mld), il completamento della vasca di laminazione sul torrente Cavaliere (13,5 mld), il completamento del opere di prevenzione valanghe al passo confinario del Brennero (6,7 mld); interventi pilota di consolidamento presso il comune di Canosa di Puglia.

(importi in milioni)

Regione o Provveditorato	Importo impegnato*	Importo erogato	Avan.to lavoro	Fonte finanziamento**
Piemonte	44.371	30.668	27.119	L.341/95 L.641/96
Magispo	581			L.135/97
Totale	*44.952*	*30.668*	*27.119*	
Lombardia	*12.913*	*5.261*	*3.468*	L.641/96
Magispo	833	500	500	L.641/96
Totale	*13.746*	*5.761*	*3.968*	
Trentino Alto Adige	4.230	2.991	3.744	L.341/95 L.641/96
Provoper	8.800	1.383	4.624	L.641/96
Totale	*13.030*	4.374	8.368	
Veneto	19.571	15.461	18.821	L.341/95 L.641/96
Magispo	6.045	5.256	4.354	L.135/97
Magidro	23.673	2.644	11.648	L.135/97
Totale	*49.289*	*23.361*	*34.833*	
Friuli V.G.	0	0	0	
Magidro: Diga Ravedis	116.003	25.372	42.396	
Totale	*116.003*	*25.372*	*42.396*	
Liguria	27.554	14.792	11.822	
Totale	*27.554*	*14.792*	*11.822*	
Emilia Romagna	38.043	16.523	12.355	L.341/95
Totale	*38.043*	*16.523*	*12.355*	
Toscana	4.808	3.491	4.321	L.641/96
Provoper Toscana	41.110	10.133	4.839	L.341/95
Totale	*45.918*	*13.624*	*9.160*	
Marche	19.236	10.953	2.696	
Totale	*19.236*	*10.953*	*2.696*	
Umbria	26.941	18.726	15.710	L.341/95
Proper	1.200	1.040		L.135/97
Totale	*28.141*	*19.766*	*15.710*	L.341/95 L.641/96
Lazio	8.523	5.281	3.556	L.135/97
Provoper	46.664	12.317	21.016	L.341/95 L.641/96
Totale	*55.187*	*17.598*	*24.572*	
Abruzzo	39.293	27.003	21.894	L.341/95 L.641/96
Totale	*39.293*	*27.003*	*21.984*	
Molise	15.219	10.198	9.303	L.641/96
Totale	*15.219*	*10.198*	*9.303*	
Campania	73.514	29.226	14.508	L.641/96
Provoper	3.899	1.519	1.101	L.208/98
Totale	*77.413*	*30.745*	*15.609*	
Puglia	41.520	30.925	22.621	L.341/95 L.135/97
Totale	*41.520*	*30.925*	*22.621*	
Basilicata	32.772	13.970	13.561	L.341/95
Totale	*32.772*	*13.970*	*13.561*	
Calabria	62.863	23.952	22.185	L.341/95 L.641/96
Totale	*62.863*	*23.952*	*22.185*	
Totale complessivo	**720.179**	**319.585**	**298.262**	

*Leggi 341/95 - 641/96 - 208/98 per le aree depresse Finanziamento nel periodo 1998 - 2000 (cap. 7722).

**Ufficio Piani e Programmi legge 18/5/1989, n.183 (cap.7749) Importo erogato per interventi nel triennio 1997-1999.

Fonte: Ministero dei lavori pubblici

7.8 Il Po ed il piano stralcio per l'assetto idrogeologico.

Con deliberazione n. 1 del 11 maggio 1999, il Comitato Istituzionale ha adottato il "Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico". In base alle procedure definite dalla legge n. 183/1989, il Progetto di PAI veniva pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e, contestualmente, inviato alle Regioni, alle Province ed alle Amministrazioni comunali per la dovuta pubblicazione.

Ai sensi dell'articolo 18, comma 8, della stessa legge, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha avviato i procedimenti di consultazione e istruttoria. In tale fase di discussione del Progetto di Piano, sono state esaminate le osservazioni presentate dalle Regioni territorialmente interessate, anche attraverso un confronto con le comunità locali, con la collaborazione dell'Autorità di bacino.

A conclusione della fase di consultazione, le osservazioni pervenute sono state analizzate e raggruppate dall'Autorità di bacino, con l'obiettivo di fornire le informazioni necessarie per affrontare le scelte tecniche relative al riesame dell'impianto normativo del PAI.

A seguito dell'entrata in vigore del d.l. 12 ottobre 2000, n. 272, convertito dalla legge 11 dicembre 2000, n. 365, il processo di istruttoria avviato è stato interessato dall'introduzione di sostanziali modifiche relative alle procedure di consultazione, per giungere all'approvazione definitiva del PAI, attraverso la costituzione di molteplici Conferenze Programmatiche, articolate per sezioni provinciali.

Tutte le Regioni hanno predisposto, ai fini dello svolgimento delle suddette Conferenze, con gli enti locali interessati, un quadro conoscitivo sui contenuti del Progetto di PAI, una descrizione dell'iter istruttorio seguito sulle osservazione pervenute, nonché le osservazioni e le controdeduzioni regionali.

I pareri relativi alle proposte di modifica e di adeguamento sono, progressivamente, confluiti nel processo di revisione normativa e cartografica del Piano in fase di attuazione, nello stesso periodo, presso l'Autorità di bacino.

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del Po, nella seduta del 26 aprile 2001, ha adottato, in via definitiva, il "Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI), per il bacino idrografico del Po".

Detto piano è adottato ai sensi dell'art. 18 comma 10 della legge n. 183/1989, nonché dell'art. 1 del d.l. n. 180/1998, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 266/1998, e dell'art. 1-bis del d.l. n. 279/2000 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 365/2000.

Il PAI si compone degli elaborati, già costituenti il predetto Progetto di PAI, nonché delle modifiche e delle integrazioni successivamente apportate, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 18 della legge n. 183/1989 ed all'art. 1-bis della predetta legge n. 365/2000, tenendo conto dei pareri delle citate Conferenze Programmatiche.

L'obiettivo perseguito dal PAI è quello di garantire al territorio del bacino del Po un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico ed idrogeologico, attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici ed ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni, nonché il recupero delle aree fluviali ad utilizzi ricreativi.

In ottemperanza alle disposizioni della legge n. 267/1998, il PAI ha recepito il contenuto del Piano Straordinario (PS267) per la individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato e le relative misure di salvaguardia adottate su dette aree.

Per le aree in dissesto non classificate ad elevato rischio idrogeologico e non ancora perimetrate con il PAI, sono state adottate prescrizioni idonee a permettere, ai sensi della legge n. 183/1989, l'adeguamento alle disposizioni del Piano dei vigenti strumenti urbanistici, prevedendo, contestualmente, tempi e modalità per accertamenti di carattere puntuale che possano rendersi, eventualmente, necessari.

7.9 La legge n. 36/1994 in materia di risorse idriche e lo stato di attuazione delle leggi regionali.

Stando alle scadenze che la legge n. 36/1994 contemplava, la legge dovrebbe già essere interamente applicata. In realtà, solo ad inizio 2001, a distanza di sette anni, si può parlare di concreto avvio.

Molteplici sono le cause del ritardo, in cui si mescolano difficoltà oggettive, tempi tecnici e resistenze da parte delle gestioni esistenti.

Tuttavia, con l'avvenuto disegno degli ambiti territoriali ottimali (ATO), la costituzione nella maggior parte dei casi delle relative Autorità, la redazione dei piani d'ambito, in circa un quarto degli ATO insediati, sembrano ora sussistenti i presupposti per il raggiungimento, in tempi relativamente brevi, degli obiettivi prefissati.

A livello centrale, i Ministeri competenti hanno, in parte, dato vita alla decretazione applicativa necessaria a dare concretezza a molte parti della legge.

Uno dei decreti più importanti, quello relativo al "Metodo normalizzato per la tariffa", era stato tempestivamente approvato già nell'agosto 1996.

A livello regionale, la legge attuativa è stata emanata da tutte le Regioni, tranne che dal Trentino Alto Adige che, anche in virtù di una pronuncia della Corte costituzionale, presenta una situazione del tutto particolare. La Corte costituzionale, infatti, con sentenza n. 412 del 7 dicembre 1994, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 8, commi 1, 2, 3, 4 e 5, ritenendoli lesivi della sfera di autonomia delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

Nonostante tali Province non siano tenute a legiferare, va rilevato come, nel mese di dicembre 2000, risultavano in fase di ultimazione proposte di legge in materia di tutela delle acque, che, se approvate, porteranno all'organizzazione del servizio idrico integrato sulla base di ATO delimitati dalle Province.

Nello specifico, la Provincia Autonoma di Bolzano, per recepire i disposti dettati dai d.lgs. nn. 152/1999 e 258/2000, prevede di individuare ambiti territoriali ottimali alla stregua delle Regioni a statuto ordinario, integrando i soli servizi di fognatura e depurazione, mentre la Provincia di Trento dovrebbe procedere ad un'integrazione dei tre servizi, incluso quello di acquedotto, per ciascun ATO individuato.

Nel resto d'Italia, le leggi regionali, nel loro complesso, hanno individuato 89 ATO, a fronte dei circa 8.100 soggetti che, a diverso titolo, operano attualmente in tale settore.

7.10 In particolare: gli ATO previsti e gli ATO insediati.

Su un totale di 89 ATO previsti dalla normativa regionale, ne risultano insediati 48, pari al 54% rispetto al totale, distribuiti in undici regioni.

Forte è la difformità fra le aree del Paese: al Centro, gli Ambiti previsti risultano tutti insediati; al Sud sono il 66%, mentre al Nord, solo il 30% non ha ancora superato la prima fase di costituzione.

Fra gli ATO insediati, la forma associativa prevalente è quella del consorzio (art. 31 d.lgs. n. 267/2000) e lo è in modo più evidente nel centro Italia, dove tutti gli ATO, ad eccezione di quelli della regione Lazio, hanno assunto tale forma.

Al Nord, invece, risulta prevalente la forma associativa di convenzione (art. 30 d.lgs. n. 267/2000).

Nelle Regioni in cui la legge attuativa lasciava libera scelta circa la forma associativa, ovvero, il Veneto, l'Emilia Romagna, il Lazio e la Calabria, tutti gli ATO hanno optato per la forma di convenzione, ad eccezione del Veneto in cui le due forme sono state, entrambe, utilizzate.

In otto Regioni (Valle d'Aosta, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna), nessun Ambito si è ancora insediato.

7.11 Comitato di vigilanza sull'uso delle risorse idriche: Rapporto sullo stato di avanzamento della legge 5 gennaio 1994, n. 36[19].

Il Comitato di vigilanza sull'uso delle risorse idriche, nel Rapporto sullo stato di avanzamento della legge 5 gennaio 1994, n. 36 (c.d. legge Galli), ha evidenziato come l'attuazione della legge stenti ad essere attuata. A sette anni dalla sua entrata in vigore non sono state ancora costituite tutte le autorità di ambito. L'insediamento di questi organi, che costituisce una prima condizione dell'attuazione del nuovo sistema di gestione, risulta - come detto - essere avvenuto soltanto nel 54% del totale.

L'obiettivo della legge Galli era quello di ridurre la frammentazione delle gestioni (oggi in Italia sono 8.100), unificare l'organizzazione del ciclo dell'acqua, dalla captazione alla depurazione, e innescare un processo di industrializzazione del mercato aprendolo ai privati. Le tappe della riforma prevedevano, appunto, la costituzione degli ATO. Il passo successivo è la ricognizione delle opere esistenti, in quanto la conoscenza della situazione infrastrutturali costituisce la base informativa per predisporre il piano degli investimenti e quindi per affidare le gestioni. Il censimento, finora, è terminato soltanto nel 28% degli ambiti, è stato avviato nel 26% dei casi e non ancora partito nel 46%. I piani di investimento sono stati redatti solo da 13 ambiti, ossia dal 14% del totale.

Per quanto riguarda l'affidamento al gestore unico, solo due ambiti su 89 hanno avviato il servizio idrico integrato (l'ATO di Arezzo in Toscana e quello della Valle del Chiampo (in Veneto) e solo uno di questi (Arezzo) lo ha fatto bandendo una gara pubblica per la scelta del socio privato della S.p.A. mista a maggioranza pubblica cui sarebbe stata affidata la gestione. L'ATO della Valle del Chiampo ha affidato la gestione ad una ex azienda speciale già presente sul territorio, la "Acque del Chiampo" poi trasformata in S.p.A.

7.12 L'emergenza idrica nel meridione peninsulare.

La carenza idrica, che ha colpito, negli ultimi anni, le zone centro-meridionali del Paese, in particolare la Puglia, la Campania e la Basilicata, ha comportato l'avvio di apposite iniziative, da parte di tutti i soggetti istituzionali interessati, lo Stato, le Regioni, gli Enti Locali.

Tali attività, previste da disposizioni legislative, in particolare, dall'art. 17 della legge 5 gennaio 1994, n. 36, hanno prodotto la sottoscrizione dell'accordo di programma Puglia – Basilicata in data 5 agosto 1999; tale atto è finalizzato a disciplinare il trasferimento delle risorse idriche condivise dalle due regioni, per il soddisfacimento del fabbisogno idrico per gli usi plurimi da parte di entrambe.

In considerazione della necessità di allargare l'accordo di programma del 5 agosto 1999, in quanto gli schemi idrici interconnessi interessano altre Regioni limitrofe, la Direzione Generale per la difesa del suolo è stata impegnata su diversi fronti, per giungere, in tempi ragionevoli, alla sottoscrizione di nuovi accordi di programma che consentano una gestione congiunta della risorsa idrica tra le diverse regioni coinvolte.

In particolare, sono state avviate le istruttorie ed i lavori tecnici di ricognizione (fabbisogni e disponibilità della risorsa idrica reciproca attuali e future) tra:

a) le Regioni Molise e Campania, per la definizione del relativo accordo, considerato dalla Regione Molise propedeutico per qualsiasi ulteriore possibile intesa con altre regioni interessate;

---

[19] Il Comitato per la vigilanza sull'uso delle risorse idriche, istituito ai sensi dell'art. 21 della legge 5 gennaio 1994, n. 36 "Disposizioni in materia di risorse idriche", ha il compito di vigilare sull'applicazione della legge n. 36/1994, con riferimento all'efficienza, all'efficacia ed all'economicità del servizio, alla regolare determinazione ed al regolare adeguamento delle tariffe, nonché alla tutela degli interessi degli utenti. Il Comitato si è insediato, nell'attuale composizione, il 10 aprile del 2000.

b) le Regioni Campania, Basilicata e Puglia, per ampliare ed approfondire i punti dell'accordo già definito tra la Puglia e la Basilicata.

A causa dell'aggravarsi della situazione di criticità idrica, nella zona della provincia di Foggia, la stessa Direzione generale della difesa del suolo, su sollecitazione sia della Regione Puglia che degli Enti locali, territorialmente interessati, per la definizione del relativo accordo, ha riavviato i lavori con le Regioni Molise e Puglia, sospesi fin dal 1998.

7.13 L'emergenza idrica in Sicilia.

A seguito dell'aggravamento, nella Regione Siciliana, delle già precarie condizioni di approvvigionamento idrico, causato dalla successione di due anni siccitosi consecutivi, con la conseguente riduzione ai minimi livelli delle riserve idriche accumulate negli invasi siciliani, il Presidente del Consiglio dei Ministri, con proprio decreto del 5 novembre 1999, dichiarava lo stato di emergenza idrica nei territori delle province di Agrigento, Caltanissetta, Enna, Palermo e Trapani.

La Regione siciliana, con delibere della Giunta regionale del 22 novembre 1999, n. 309 e del 30 dicembre 1999, n. 377, approvava il "*Programma di superamento e prevenzione dell'emergenza idrica in Sicilia*", nel quale venivano individuati 13 interventi da attuare per le aree a rischio siccità.

Gli interventi da eseguire venivano recepiti nell'ordinanza 31 marzo 2000, n. 3052 del Ministro dell'interno, delegato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, per il coordinamento della protezione civile.

L'onere relativo agli interventi ritenuti prioritari ed alle altre iniziative dell'ordinanza, veniva stimato in 62,4 mld di lire, dei quali, 39,9 mld di lire di fondi regionali, 16 mld di risorse di cui allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e 6,5 mld di lire a carico del "fondo della protezione civile" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Al 31 dicembre 2000, risultano approvati otto interventi del Piano, per un impegno pari a complessivi 28,3 mld di lire.

A seguito del perdurare della situazione di emergenza idrica, nelle succitate province e per la necessità di completare, urgentemente, il programma straordinario di cui alla precedente ordinanza n. 3052 del 2000, il Ministro dell'interno, delegato per il coordinamento della protezione civile, ha disposto, con ordinanza del 24 febbraio 2001 n. 3108, la proroga, al 31 dicembre 2001, dello stato di emergenza idrica, nominando un nuovo Commissario delegato per l'attuazione degli interventi, coadiuvato da due Vice Commissari, da una Commissione Tecnica di valutazione dei progetti e da una Segreteria Tecnica per l'istruttoria degli stessi.

In quest'ultima ordinanza, è stata, altresì, evidenziata la priorità della realizzazione di alcuni interventi ritenuti "strategici", quali, gli schemi acquedottistici di Ancipa, Blufi, Fanaco, Sosio-Verdura, Garcia, Favara di Burgio e Gela-Licata.

Le disponibilità finanziarie per l'attuazione delle attività previste in ordinanza, comprendono, oltre alle rivenienze della precedente ordinanza ancora da assegnarsi, l'ulteriore somma di 20 mld di lire, dei quali 10 mld di lire a carico del "fondo della Protezione Civile", inscritto nello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ed i restanti 10 mld di lire a carico delle disponibilità del Ministero dei LL.PP. inserite nel Programma operativo risorse idriche del QCS Italia - obiettivo 1 - 1994/1999.

La copertura finanziaria dei predetti "interventi strategici" è prevista, previa intesa con la Regione siciliana, sulle disponibilità dei fondi comunitari 2000/2006, anche attraverso accordi specifici per ogni opera e con criteri procedurali conformi alle norme comunitarie.

Gli interventi decisi dal Commissario delegato e concordati con la Regione, costituiscono anticipazione del P.O.R. 2000/2006 - Asse risorse naturali.

7.14 Sistema euro mediterraneo d'informazione sulla gestione delle acque (SEMIDE).

Il SEMIDE[20] è ufficialmente nato con la Conferenza di Napoli del 1997 nella quale, in attuazione delle conclusioni di Marsiglia, è stato approvato il Sistema Euro-Mediterraneo di Informazione nel Settore dell'Acqua (SEMIDE/EMWIS).

Il SEMIDE è un sistema che consentirà ai 27 *partners* di scambiarsi informazioni nel settore delle risorse idriche certificate secondo metodologie specifiche concordate, ed aggiornate in tempo reale, attraverso una rete informatica dedicata, ad alta velocità, appoggiata su internet.

La struttura è costituita da 27 Punti Focali Nazionali, ciascuno sede fisica delle informazioni originarie, organizzate e raccolte nel proprio territorio e da un centro di coordinamento internazionale, tutti collegati in rete.

Si tratta di un'iniziativa per la diffusione dei *know-how* sulla gestione delle acque e lo sviluppo di attività congiunte, quali programmi di formazione, creazione di infrastrutture e miglioramento dei servizi idrici a ciclo integrato, allo scopo di assicurare la certezza della disponibilità di questa risorsa essenziale per lo sviluppo che assume valenza strategica nella regione mediterranea.

All'Italia è stata assegnata, per i primi tre anni, la presidenza del Comitato Direttivo[21].

La partecipazione finanziaria italiana è stata calcolata in 400 mln circa di lire annue; la previsione di spesa complessiva, per ciascuno, è stimata in 2,5 mld circa di lire annue; il contributo della Commissione Europea è stimato in complessivi 1,2 MECU;

---

[20] Negli anni '90 e '92, l'Algeria e l'Italia si sono fatte promotrici di un approfondito dibattito in ambito Mediterraneo, sfociato nell'adozione, da parte dei 12 paesi Mediterranei (Algeria, Cipro, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Malta, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia, Turchia), della "Carta Mediterranea dell'Acqua", approvata a Roma il 30 ottobre 1992, nell'ambito della Conferenza Mediterranea dell'Acqua, organizzata congiuntamente dal Governo Italiano e dalla Commissione della Comunità Europea. Con l'adozione della Carta di Roma, i 12 paesi Mediterranei si sono impegnati a svolgere azioni comuni e concertate in materia di pianificazione e di gestione dell'Acqua. In quello stesso quadro, è stata ideata la costruzione della "*rete* mediterranea dell'acqua" con il principale obiettivo di promuovere le azioni prefigurate dalla Carta di Roma. A questo progetto si è dato seguito, per iniziativa della Spagna, con la formulazione dell'impianto organizzativo e strutturale della "*rete*", definito nell'ambito della conferenza tenutasi a Valencia nel 1993. Parallelamente, con un iniziativa di portata molto più ampia, 15 paesi europei (Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Inghilterra, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Spagna, Svezia) ed i 12 paesi mediterranei, riuniti a Barcellona il 27 e 28 novembre 1995, hanno instaurato il Partenariato Euro-Mediterraneo, una iniziativa che costituisce il primo tentativo di creazione di legami durevoli e solidali tra i paesi rivieraschi del Mediterraneo. Nel primo programma di lavoro sono state indicate le azioni prioritarie da svolgere per sviluppare la cooperazione euro-mediterrarea in applicazione della Dichiarazione di Barcellona. All'Acqua è stato dedicato un capitolo specifico che riprende i principi della Carta di Roma e ne indica le linee guida per la sua applicazione. Quale seguito della conferenza di Barcellona sul Partenariato Euro-Mediterraneo, la Francia si è fatta promotrice di un approfondimento politico delle conclusioni e dei principi sanciti con la Carta di Roma, limitandolo al tema della "Gestione locale dell'Acqua" ma allargando l'ambito dei paesi partecipanti all'intero Partenariato Euro-Mediterraneo. Tale approfondimento è sfociato nella "Dichiarazione di Marsiglia sulla Gestione Locale dell'Acqua", adottata dai Ministeri responsabili per l'Acqua - per l'Italia il Ministero dei lavori pubblici - dei 27 paesi del Partenariato Euro-Mediterraneo nell'ambito della Conferenza Euro-Mediterranea sulla gestione locale delle acque organizzata congiuntamente dal Governo francese e dalla commissione dell'Unione Europea. Nell'ambito di questa conferenza è stata decisa la creazione del "Sistema Euro-Mediterraneo di informazione sulle conoscenze nel campo dell'acqua" per il quale viene adottato l'acronimo SEMIDE. La Conferenza di Marsiglia ha incaricato un gruppo ristretto di dieci paesi di elaborare il progetto operativo SEMIDE, da sottoporre poi all'approvazione di tutti i 27 partecipanti. L'Italia è entrata in questo primo gruppo e, grazie al lavoro svolto nei mesi successivi, ha promosso ed ottenuto che nella Riunione Tecnica di Amman si concordasse la creazione di Punti Focali Nazionali nei paesi partecipanti, con il compito di mobilitare e coordinare le attività nazionali.

[21] Il Comitato Direttivo è composto da 10 *partners*: Algeria, Cipro, Francia, Giordania, Italia, Marocco, Spagna e Autorità Palestinese, al comitato partecipa anche la Commissione dell'Unione Europea; in Francia ha sede l'Unità Tecnica costituita da un consorzio europeo (un raggruppamento europeo di interesse economico) promosso da Francia, Italia e Spagna attraverso 3 rispettivi soggetti economici: Francia (Office International de l'Eau - OIEAU), Spagna (Centro di studi sperimentali dei Lavori Pubblici - CEDEX), Italia (SOGESID S.p.A.); il sistema sarà cofinanziato dai tre paesi e dalla Commissione dell'Unione Europea.

La partecipazione italiana è coordinata da una Commissione interministeriale istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri dei lavori pubblici, dell'ambiente, degli affari esteri, delle politiche agricole e del Dipartimento dei Servizi Tecnici Nazionali.

Con la creazione del Punto Focale Nazionale sarà possibile raccogliere e diffondere, su base di reciprocità con altri paesi partecipanti, informazioni e dati sulla gestione delle risorse idriche, sulle conoscenze scientifiche, sulle tecnologie disponibili per il miglioramento della gestione delle risorse idriche e sulle iniziative future quali nuovi sistemi, investimenti ed infrastrutture[22].

8. L'attività di alta vigilanza sull'Ente nazionale per le strade.

8.1 Attuazione del d.lgs. n. 112/1998 in materia di viabilità.

Una delle principali attività svolte dall'Amministrazione dei lavori pubblici nel corso dell'anno 2000 è stata quella connessa alla predisposizione dei provvedimenti previsti dall'art. 7 del d.lgs. n. 112/1998, aventi ad oggetto l'individuazione e l'assegnazione alle Regioni ed agli Enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative correlate al conferimento delle funzioni in materia di viabilità.

Con l'emanazione del d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461, con il quale è stata individuata la rete autostradale e stradale nazionale da mantenere alla competenza centrale, e del D.P.C.M. 21 febbraio 2000, che ha disposto l'effettivo trasferimento della rete residua al demanio delle Regioni a statuto ordinario e degli Enti locali, è stata portata a conclusione la fase iniziale di riassetto funzionale del processo di riforma amministrativa nel settore della viabilità.

La fase successiva, riguardante l'attività di elaborazione e predisposizione degli schemi di D.P.C.M. previsti dagli artt. 7 della legge n. 59/1997 e 7 del d.lgs. n.112/1998 per l'effettivo trasferimento, sulla base dei dati e degli elementi conoscitivi forniti dall'Ente nazionale per le strade, delle risorse e dei beni correlati alle funzioni conferite, è stata svolta in seno al Gruppo Tecnico per l'attuazione dell'art. 7 della legge n. 59/1997 - operante presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri -, presso il quale è stato istituito un tavolo tecnico misto Lavori Pubblici - Regioni - Enti locali.

Nel merito dei provvedimenti in tal modo concordati e definiti, le somme assunte a base di calcolo per la quantificazione delle risorse finanziarie da trasferire, sulla base dei principi fissati nell'Accordo Quadro Governo - Regioni - Province Comuni e Comunità Montane, sono state riferite alla spesa storica sostenuta dallo Stato per l'esercizio delle stesse funzioni nel triennio 1995- 1997, al netto delle quote relative alle Province autonome di Trento e Bolzano e degli oneri di ammortamento dei mutui già contratti dall'ANAS.

Il riparto tra Stato e Regioni delle risorse finanziarie così individuate, è stato effettuato in ragione, rispettivamente, del 40% e del 60%, secondo il criterio fondato sulla corrispondenza percentuale delle risorse rispetto all'estesa chilometrica di rispettiva competenza.

Il relativo provvedimento governativo è stato emanato il 12 ottobre 2000 (Supplemento ordinario alla G.U. n. 303 del 30 dicembre 2000 – Serie Generale), previa intesa con la Conferenza Unificata Stato - Città – Autonomie Locali nella seduta del 1° giugno 2000.

Riguardo alle risorse umane da conferire, è stato previsto il trasferimento alle Regioni di un contingente numerico pari a 3.920 unità e di 40 unità di personale con qualifica dirigenziale, con garanzia, a favore delle Regioni, della corrispondente dotazione finanziaria fino ad una

---

[22] Tenuto conto della valenza strategica derivante dalla creazione di una rete informatica dedicata per lo scambio dei dati e delle informazioni sull'acqua e della sua utile collocazione nell'ambito della Rete Unitaria della Pubblica Amministrazione, l'AIPA, (Autorità per l'Informatica della Pubblica Amministrazione) ha espresso parere favorevole al finanziamento dello Studio, Progettazione e Prototipazione del Punto Focale Nazionale del SEMIDE, attualmente in corso di attuazione a cura delle Aziende Hydrocontrol e CM-Sistemi e la collaborazione tecnica dell'Ufficio Informatica del Servizio Idrografico e Mareografico Nazionale.

somma massima di lire 6,8 mld, ricompresa nell'importo di lire 933 mld da assegnare annualmente alle Regioni a copertura della spesa di parte corrente.

Con D.P.C.M. 13 novembre 2000, pubblicato sulla G.U. del 2 febbraio 2001, è stato fissato il riparto tra le Regioni delle risorse finanziarie e del contingente numerico complessivo del personale ANAS da mobilizzare, previa intesa con la Conferenza Unificata nella seduta del 3 agosto 2000.

Il D.P.C.M. 22 dicembre 2000 (G.U. 28 febbraio 2001), inoltre, ha disciplinato le modalità e le procedure per il trasferimento del personale ANAS alle Regioni e agli enti locali, previa intesa con la Conferenza Unificata nella seduta del 14 settembre 2000.

Infine, nei mesi di novembre e dicembre, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha promosso un accordo quadro tra ANAS, Regioni e Province per disciplinare l'organico avvalimento previsto dalla legge finanziaria 2001 per il semestre 2001. Ciò ha consentito di evitare eventuali vuoti gestionali nella fase di primo impianto della riforma. L'accordo è stato sancito nella Conferenza Unificata del mese di dicembre 2000 e prevede l'impegno dell'ANAS ad assicurare fino al 30 giugno 2001, le attività relative alla manutenzione ordinaria, al pronto intervento, alla vigilanza, agli atti amministrativi di concessione e autorizzazione e alla regolamentazione delle viabilità, nonché il servizio stagionale di sgombraneve.

Per lo svolgimento temporaneo delle funzioni gestionali concordate, il Ministero del tesoro riaccrediterà all'ANAS, per il tramite del Ministero dei lavori pubblici, i sei dodicesimi dei trasferimenti finanziari previsti dai D.P.C.M. per la manutenzione ordinaria e le spese di funzionamento e personale, nonché il 3% dei fondi per investimenti per fronteggiare le spese di pronto intervento.

8.2 Direttive programmatiche all'ANAS per l'anno 2000.

Per la elaborazione delle direttive programmatiche da impartire all'ANAS, considerato il carattere di transitorietà assunto dal Programma per la viabilità per l'anno 2000 e tenuto conto dell'avvio del decentramento funzionale a far data dal 1° gennaio 2001, l'Amministrazione ha dovuto attendere l'esito del confronto Stato-Regioni-Enti Locali per la determinazione delle risorse finanziarie da investire sulla rete stradale da trasferire alle Regioni.

In particolare, l'Amministrazione ha ritenuto di destinare ad interventi sulla rete regionale in via di conferimento un ammontare di risorse di lire 1.648 mld. nel 2000 e 2.249 mld. nel 2001, conformemente agli impegni assunti in Conferenza Unificata in data 1° giugno 2000, ma definiti presso il tavolo tecnico nel mese di aprile 2000 (cfr. D.P.C.M. 12 ottobre 2000). Per l'anno 2002, lo stanziamento iscritto nella legge n. 488/1999 è stato provvisoriamente ripartito in funzione del 40% e del 60%, rispettivamente per la rete ANAS e per la rete regionale. Per la stessa esigenza di coerenza con l'assetto istituzionale d'imminente definizione, i singoli interventi da realizzare sulle strade ed i tronchi di strade di prossimo conferimento sono stati concordati tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e le Regioni interessate recependo integralmente, ove già stipulati, gli accordi di programma-quadro con le medesime Regioni.

Nel frattempo, con nota 1° marzo 2000, l'ANAS ha trasmesso, all'Amministrazione, ai fini dell'approvazione ministeriale ai sensi dell'art. 3, comma 2, del d.lgs. n. 143/1994, lo schema di "Programma Triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione" per il triennio 2000-2002, peraltro redatto secondo le direttive già impartite dal Ministero con atto 8 febbraio 1999.

La predetta direttiva è stata perfezionata soltanto in data 22 dicembre 2000 con alcune modifiche, derivanti dalla necessità di recepire le intese nel frattempo intercorse con le Regioni in ordine alla gestione della fase transitoria del processo di riforma relativamente agli appalti in corso alla data del 31 dicembre 2000 ed alla configurazione dell'anno 2000 come spartiacque tra il precedente assetto funzionale ed il processo di riforma.

8.3 Rinnovo degli organi statutari dell'ANAS.

Al rinnovo degli organi statutari dell'ANAS, l'Amministrazione ha provveduto con d.m. 4 ottobre 2000, alla nomina del Consiglio e con d.m. 4 ottobre 2000 alla nomina del Collegio dei revisori.

Con D.P.C.M. di pari data, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è stato, infine nominato l'Amministratore dell'Ente.

8.4 Impegno e trasferimento all'ANAS delle risorse finanziarie stanziate dalla legge n. 488/1999 – Legge finanziaria 2000.

Le somme necessarie a supportare il funzionamento dell'Ente e lo sviluppo dei programmi di attività, quantificate e stanziate annualmente nella tabella C allegata alla legge finanziaria per il 2000, sono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e trasferite all'ANAS in conformità ad accordi di programma stipulati annualmente tra il Ministro dei lavori pubblici e l'Amministratore dell'Ente.

Per l'anno 2000, la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) ha stanziato nelle tabelle C e F, a valere sul capitolo 8061 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, la complessiva somma di lire 7.867 mld, di cui:

- Lit. 2.000 mld per spese per ammortamento mutui;
- Lit. 5.867 mld per finanziamento e programmazione dell'attività, comprese le spese di funzionamento dell'Ente stesso.

Sempre in tabella F sono stati previsti ulteriori contributi a carattere straordinario, quali:

- Lit. 20 mld (cap. 8031) quale contributo ventennale da corrispondere alla società concessionaria dell'autostrada Torino – Savona per l'ammortamento dei mutui relativi agli interventi di completamento ed adeguamento della stessa autostrada, previsto dall'art. 2, comma 86, della legge n. 662/1996 (legge finanziaria 1997);
- Lit. 20 mld (cap. 8032) quale contributo ventennale da corrispondere alla società Autostrade S.p.A. per l'ammortamento dei mutui occorrenti per l'avvio della realizzazione della Variante di Valico autostradale Firenze – Bologna, ai sensi dell'art. 2, comma 87, della menzionata legge n. 662/1996;
- Lit. 55 mld (cap. 8033) quale contributo da corrispondere alla Società Autostrade S.p.A. per l'ammortamento dei mutui occorrenti per la realizzazione del tratto Aglio – Canova ed il potenziamento dell'autostrada Firenze – Bologna;
- Lit. 60 mld (cap. 8064) quale annualità ventennale da corrispondere all'Ente Nazionale per le Strade per la realizzazione di opere viarie funzionali al progetto Malpensa 2000, ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997.

Sono, inoltre, state stanziate, per la viabilità stradale ed autostradale ed assegnate al centro di responsabilità Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, le ulteriori seguenti risorse finanziarie:

- Lit. 165,4 mld (cap. 8034) quale importo da iscrivere, ai sensi dell'art. 3, comma 1, della legge n. 295/1998 e dell'art. 50, lettera g) della legge n. 488/1998, al fondo per la realizzazione di interventi in favore del sistema autostradale;
- Lit. 100 mld (cap. 8062), in termini di sola cassa, per il completamento del programma straordinario per la viabilità generale per gli anni 1987 – 1990;

- Lit. 606 mld (cap. 8064) quale rimborso all'Ente Nazionale per le Strade delle rate di ammortamento dei mutui contratti per l'esecuzione di un programma straordinario di interventi nel triennio 1979 – 1981 il cui onere è a carico del Ministero del tesoro;
- Lit. 1.125,1 mld (cap. 8065) quale contributo da corrispondere all'Ente Nazionale per le Strade per interventi nel settore autostradale da realizzare nelle aree depresse, individuati, in conformità a delibere CIPE, con decreto di pianificazione del 6 agosto 1998;
- Lit. 116,6 mld (cap. 8095) quale somma occorrente per il completamento di opere infrastrutturali nelle aree depresse, individuati, in conformità a delibere CIPE, con il decreto di pianificazione del 30 settembre 1999.

Alla data del 31 dicembre 2000, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha provveduto all'impegno integrale dei fondi iscritti su tutti i capitoli assegnati alla Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, ad eccezione dei capitoli 8063 e 8065. Infatti, sul capitolo 8063 è stato assunto l'impegno di lire 587,2 mld, pari a quanto lo stesso Ente prevedeva di utilizzare nell'esercizio 2000 per il rimborso dei mutui con oneri a carico del Ministero del tesoro. Sul capitolo 8065, invece, nel rispetto di quanto previsto dalla delibera CIPE del 6 maggio 1998, è stato assunto l'impegno complessivo di lire 1.421,3 mld, di cui lire 683,6 mld in conto residui 1999 e lire 737,6 mld in conto competenza 2000.

Nel rispetto delle condizioni e dei vincoli posti, ai sensi dell'art. 29, comma 12, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, dal decreto del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica del 10 febbraio 2000, è stato, inoltre, trasferito, sia in conto residui sia in conto competenza, l'importo complessivo delle autorizzazioni cassa assegnate ai suddetti capitoli.

Inoltre, in attuazione del d.lgs. n. 320/1997, concernente la delega alle Province autonome di Trento e Bolzano delle funzioni amministrative dello Stato in materia di viabilità, con decreto del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, è stato istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, un apposito capitolo il cui stanziamento, in termini di competenza e di cassa, pari a lire 225,8 mld, è stato portato in detrazione dai fondi assegnati, per l'anno 2000, al capitolo 8061.

Il predetto importo è stato erogato, nel corso dello stesso anno, alle due Province Autonome e, in particolare, con il decreto dirigenziale del 3 novembre 2000, è stata trasferita alla Provincia Autonoma di Trento la somma di lire 125,4 mld e con il decreto dirigenziale del 6 novembre 2000 è stata trasferita alla Provincia Autonoma di Bolzano la somma di lire 100,3 mld.

8.5 Ripartizione delle somme iscritte al fondo per l'adeguamento del sistema autostradale.

Ai sensi dell'art. 3, comma 1, della legge 3 agosto 1998, n. 295 "per gli interventi da realizzare in favore del sistema autostradale, ed in particolare, delle tratte Asti – Cuneo e Siracusa – Gela, è stato istituito un apposito fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici da ripartire con provvedimento del Ministro sulla base delle esigenze di adeguamento della rete autostradale e delle risultanze della revisione delle concessioni operata ai sensi della delibera CIPE del 20 dicembre 1996, (in G.U. n. 305 del 31 dicembre 1996). A tal fine, sono stati autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 53,8 mld per il 1999 e di lire 61,6 mld per il 2000.

La successiva legge 23 dicembre 1998, n. 448, all'art. 50, lett. g) dispone che "per la prosecuzione degli interventi per il sistema autostradale previsti dall'art. 3, comma 1, della legge 3 agosto 1998, n. 295, e con i medesimi criteri e modalità, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno quindicennali di lire 50 mld a decorrere dall'anno 2000 e di lire 20 mld a decorrere dall'anno 2001. A valere su tali risorse la somma di lire 40 mld quale limite di impegno quindicennale è riservata per la costruzione dell'autostrada Pedemontana Veneta con priorità

relativamente al tratto dell'autostrada A31 tra Dueville (Vicenza) e Thiene (Vicenza) all'autostrada A27, tra Treviso e Spresiano (Treviso)".

Con il d.m. del 2 ottobre 2000, sono stati ripartiti i limiti di impegno quindicennali, iscritti, a partire dall'esercizio finanziario 1999, nel fondo autostradale ed ammontanti a complessivi 2.781 mld, nel rispetto della proposta di utilizzo già formulata dall'Ente Nazionale per le Strade.

8.6 Programmazione viabilità ANAS: programma triennale 1998/2000.

La costruzione della programmazione della viabilità per il triennio 1998/2000, avviata fin dall'inizio dell'anno, ha subito forti rallentamenti da imputare ai tempi di attuazione del processo di conferimento di competenze, risorse e provviste finanziarie alle Regioni.

La legge finanziaria per il 2000 prevedeva un finanziamento sul capitolo 8061 (investimenti) dello stato di previsione della spesa di questo Ministero pari a lire 3.867 mld per il 2000, 3.897 mld per il 2001 e 990 mld per il 2002. Tali fondi erano comprensivi della quota destinata ad un piano straordinario di intervento per la rete stradale regionale, pari rispettivamente a 970 mld e 1.000 mld nelle prime due annualità.

In data 28 settembre 2000, la Conferenza dei Presidenti delle Regioni, nell'avviare la discussione in merito allo schema di Programma triennale predisposto dall'ANAS, ha assunto un ordine del giorno il quale prevedeva che: "il 2000 deve costituire l'anno di transizione dall'ormai superato schema di programmazione triennale dell'ANAS per addivenire ad un nuovo modello articolato in piani statali e piani regionali, ciascuno sulle rispettive reti, redatti secondo modalità e tempi concordati. Tale passaggio, indispensabile per consentire alle Regioni l'esercizio delle proprie competenze con certezza e congruità delle risorse, richiede però un intervento normativo e finanziario straordinario che consenta di portare a compimento tutti gli interventi ANAS previsti dal Programma 97/99, a prescindere dalla nuova classificazione delle strade conseguente al D.P.C.M. del 21 dicembre 2000, e senza, quindi, attribuire i costi delle stesse sulla quota di fondi attribuiti alle regioni dai D.P.C.M. di attuazione del d.lgs. n. 112/1998".

In tale sede, le Regioni hanno richiesto un intervento straordinario necessario per completare tutte le opere previste dalla programmazione ANAS antecedente il D.P.C.M. 21 febbraio 2000, ritenendo che gli interventi dovessero rimanere a totale carico dello Stato.

La Conferenza Stato-Regioni del 28 settembre 2000 ha recepito quanto deciso dalla Conferenza dei presidenti delle Regioni in merito al completamento delle precedenti programmazioni a carico dello Stato anche se afferenti la rete trasferita alle Regioni, riferite sia ai completamenti o contratti in corso, stipulati entro il 31 dicembre 2000, che alle arterie non cantierate ma comunque previste. La Conferenza ha anche chiesto l'impegno del Governo affinché, in sede di nuova legge finanziaria, potessero essere effettivamente garantite le risorse già individuate con il D.P.C.M. approvato il 1° giugno 2000[23].

Successivamente, alla luce del percorso sopra individuato e delle risorse previste dal disegno di legge finanziaria per il 2001, si è proceduto all'individuazione dei criteri prioritari per la definizione del Programma stralcio per l'anno 2000 che fossero coerenti con quanto stabilito in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Sulla base della ricostruita attività istruttoria, con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 12 dicembre 2000[24] sono stati impartiti all'ANAS gli indirizzi programmatici per la predisposizione del Programma Triennale della viabilità 1998-2000.

---

[23] In particolare, nel verbale di tale seduta è stato evidenziato che: "le scelte e i contratti in essere fino al 31 dicembre 2000 sono a carico dell'ANAS. Le regioni vogliono non già il trasferimento dei contratti, ma il completamento delle opere in esse previsti, con risorse nazionali, in coerenza del piano triennale ANAS 97/99.

[24] Il provvedimento è stato registrato alla Corte dei conti il 14 dicembre 2000. Il suddetto programma è stato poi approvato con d.m. 1721/U.T.IV del 27 dicembre 2000, registrato alla Corte dei conti in data 11 gennaio 2001.

8.7 Il conseguente Programma triennale viabilità 1998/2000 predisposto dall'ANAS.

Il d.lgs n. 143/1994 prevede che la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato avvenga sulla base di una programmazione triennale, predisposta dall'ANAS e approvata dal Ministro dei lavori pubblici, sentita la Conferenza unificata tra lo Stato, Regioni ed enti locali, come previsto dal d.lgs. n. 112/1998.

Il programma triennale 1998/2000 sottoposto dall'Amministrazione dei lavori pubblici al parere della Conferenza unificata tiene conto del processo di conferimento di risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da assegnare alle Regioni ai sensi del d.lgs. n. 112/1998 che programma le opere, dal 1° gennaio 2001, in maniera distinta tra rete di interesse nazionale e quella di interesse regionale e del fatto che, a partire dalla stessa data, la programmazione in materia di viabilità deve tenere conto anche delle intervenute disposizioni in materia di opere pubbliche disposte dalla legge 109/1994 e successive modifiche e integrazioni.

Successivamente, è stata emanata la direttiva 12 dicembre 2000, con la quale sono stati forniti all'ANAS gli indirizzi programmatici per il triennio 1998/2000.

Quanto all'annualità 2000, tali indirizzi prevedono che fanno parte del programma triennale in materia di viabilità gli interventi infrastrutturali individuati negli accordi di programma 1998 e 1999, stipulati tra il Ministro dei lavori pubblici e l'amministratore dell'ANAS, nonché quelli che, coerenti con i criteri stabiliti dalla Conferenza dei presidenti delle Regioni e delle Province autonome nella seduta del 9 novembre 2000, rispondono ai seguenti indirizzi in ordine di priorità:

a) opere, relative alla rete nazionale e regionale, comprese in atti di programmazione ANAS progressi (piano triennale 1997/1999, piano stralcio 1996, ecc.) il cui bando di realizzazione sia già stato pubblicato entro il 31 dicembre 2000; opere che, previa approvazione del progetto, possano essere messe in gara entro il 31 dicembre 2000; opere per le quali, entro la medesima data, sia stata definita la progettazione e autorizzata dai competenti organi dell'Ente la pubblicazione del bando di gara;
b) altri interventi non compresi nei suddetti piani, relativi alla rete nazionale e regionale, che rientrano nelle tipologie elencate alla lettera a).

Il programma triennale, predisposto dall'ANAS e approvato dal Consiglio di amministrazione del 15 dicembre 2000, si presenta coerente con i suddetti criteri e individua nuovi interventi sulla rete sia nazionale che regionale per un ammontare di 2.478 mld, una volta accantonate le somme da utilizzare per gli impegni già assunti dall'Ente, per la manutenzione e per il funzionamento dell'Ente medesimo. L'entità contabile finale - sommando le tre annualità - supera i 22.000 mld. Di essi oltre 9.000 sono stati destinati ad investimenti nell'arco temporale considerato dal programma.

8.8 L'avvio del Piano triennale ANAS 2001-2003.

Nel marzo 2001, la Conferenza unificata Stato-Regioni-Comuni ha dato parare favorevole in ordine al piano triennale ANAS 2001-2003. Il Ministero ha emanato il decreto finale.

Il Piano si riferisce soltanto alle strade nazionali, circa 15 mila chilometri, mentre sugli altri 30 mila spetterà alle Regioni emanare i loro programmi, in base alle competenze e alle risorse (6.165 mld in tre anni) trasferite dal 1° gennaio 2001.

Il Piano triennale nazionale prevede investimenti: per 2.563,6 mld. A questi si aggiungono 900 mld destinati per la direttrice Salerno-Reggio Calabria; per 1.867,6 mld per gli interventi del QCS comunitario 2000-2006 (obiettivo 1) e da coordinare con i Por regionali; per 938,9 mld stanziati dalle ultime leggi finanziarie, tra cui 400 mld per potenziare la viabilità in Val d'Agri, in Basilicata.

9. Revisione delle convenzioni nel settore autostradale.

9.1 Legge 23 dicembre 1992, n. 498 - Revisione delle convenzioni nel settore autostradale[25].

L'istruttoria tecnico-amministrativa concernente le convenzioni ed i piani finanziari relativi alle restanti società concessionarie evidenziava complesse e diversificate problematiche che riguardavano, principalmente, la necessità di sanare il contenzioso esistente tra l'ANAS e le società concessionarie, l'ammissibilità della proroga della durata dei rapporti concessori, che le società concessionarie avevano richiesto per il periodo di tempo ritenuto necessario per assicurare l'ammortamento degli investimenti effettuati, nonché l'esposizione debitoria di gran parte delle società concessionarie stesse nei confronti del Fondo Centrale di Garanzia.

Le problematiche sopraesposte hanno trovato definizione nella direttiva emanata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei tesoro, del bilancio e della programmazione economica, in data 20 ottobre 1998, registrata alla Corte dei conti in data 18 dicembre 1998 (cd. direttiva Costa-Ciampi).

La predetta direttiva ha stabilito:

- che in sede di revisione degli strumenti convenzionali tra l'Ente nazionale per le strade e le società concessionarie di autostrade possono essere eccezionalmente concesse proroghe della durata delle concessioni al solo fine di risolvere transattivamente il contenzioso insorto;
- i criteri omogenei e generali per la quantificazione del contenzioso e per la relativa trasformazione in anni di proroga del rapporto concessorio;
- che, sulla scorta della pronuncia del Consiglio di Stato, le somme dovute dalle società concessionarie al Fondo centrale di Garanzia, debbono essere restituite maggiorate degli interessi, con una rimodulazione del piano di rimborso mediante distribuzione del rimborso stesso sull'intero periodo di durata della concessione a far data dall'entrata in vigore delle convenzioni revisionate;
- che alla scadenza del rapporto, le concessioni devono essere affidate mediante gara e che il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo, relativamente alle poste non ammortizzate dal concessionario uscente.

---

[25] L'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, ha previsto l'emanazione da parte del CIPE di specifici indirizzi per la revisione degli strumenti convenzionali e degli atti aggiuntivi, relativi alle concessioni autostradali. In attuazione della citata norma, il CIPE, con deliberazione 21 settembre 1993, ha emanato direttive per la revisione delle concessioni autostradali con decorrenza dal 1° gennaio 1998. Con tali direttive, veniva, tra l'altro, previsto che, in sede di definizione dei nuovi strumenti convenzionali, sarebbero stati anche verificati gli eventuali squilibri economico-finanziari derivanti dal mancati adeguamenti tariffari e transattivamente risolto l'esistente contenzioso insorto in ordine alle tariffe autostradali. Lo stesso CIPE, con deliberazione datata 7 dicembre 1994, ha emanato al riguardo ulteriori direttive indicando, tra l'altro, i criteri di elaborazione dei piani finanziari presentati dalle società concessionarie, sulla base di un modello unificato, quale strumento per orientare, in modo coordinato ed unitario, la revisione delle convenzioni autostradali. Con delibera del 20 dicembre 1996, il CIPE ha indicato ulteriori criteri di elaborazione dei piani finanziari, introducendo, a regime, un meccanismo di adeguamento tariffario di tipo *price-cap*. All'atto, quindi, dell'attribuzione all'Amministrazione dei lavori pubblici delle funzioni di alta vigilanza spettanti al Ministro dei trasporti nei confronti dell'ANAS, si provvide a porre in essere le attività necessarie a dare applicazione al dettato normativo, predisponendo, quale atto preliminare all'intera operazione di revisione degli strumenti convenzionali, uno schema - tipo di convenzione, finalizzato a fissare le coordinate generali di riferimento del rapporto tra concedente e concessionario. Su tale atto il Consiglio di Stato si pronunciò favorevolmente con parere n. 1715/97 reso in data 23 luglio 1997. Fu, quindi, elaborato il modello unificato di piano finanziario di cui alla citata delibera del CIPE in data 7 dicembre 1994, approvato con decreto n. 125/Segr. del 15 aprile 1997 del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro. Le Amministrazioni competenti - ANAS, Ministero dei lavori pubblici e Ministero del tesoro - diedero, quindi, avvio alle procedure di istruttoria finalizzata all'approvazione dei nuovi strumenti convenzionali, iniziando dalla società Autostrade S.p.A., in considerazione dell'esigenza di favorirne il previsto processo di privatizzazione in applicazione delle leggi vigenti.

La medesima direttiva interministeriale ha previsto che, in sede di revisione, gli atti convenzionali da stipularsi tra l'ANAS[26] e le società concessionarie fossero opportunamente redatti secondo i principi ed i criteri indicati dalla direttiva stessa.

L'Amministrazione ha, quindi, proceduto a redigere un nuovo schema-tipo di convenzione, il quale, rispetto alla precedente versione, contiene gli adattamenti resisi necessari a seguito dell'emanazione della menzionata direttiva.

Su tale nuovo schema-tipo il Consiglio di Stato si è pronunciato favorevolmente con parere n. 57 reso in data 5 maggio 1999.

Ad oggi, sono stati approvati, con dd.ii., registrati (cfr. deliberazione n. 55/2000) dalla Corte dei conti nei mesi di febbraio, marzo e aprile 2000, gli atti convenzionali stipulati l'ANAS e le seguenti società concessionarie:

Venezia Padova; Autostrada del Brennero; Autostrada dei Fiori; R.A.V; Torino Milano; Milano Serravalle; ATIVA; S.A.L.T.; S.A.T.; Autovie Venete; Autostrada Torino Savona; Autocamionale della Cisa; Autostrada Brescia - Verona - Vicenza – Padova; S.A.M.; Tangenziale di Napoli; Centro Padane.

9.2 I provvedimenti revisionali delle concessioni autostradali.

Delle tematiche relative agli atti revisionali delle concessioni di costruzione e gestione di autostrade, la Sezione del controllo della Corte dei conti si è occupata con due deliberazioni.

La prima, n. 136/1997, adottata nell'adunanza del 27 ottobre 1997, aveva ad oggetto il decreto con il quale il Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero del tesoro approvò, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del d.lgs. n. 143/1994, la convezione stipulata tra l'ANAS e la società Autostrade S.p.A. in revisione della precedente convenzione 18 settembre 1968 e dei successivi atti aggiuntivi.

In tale sede è stato affrontato, tra gli altri, il problema della assoggettabilità dell'atto interministeriale al controllo preventivo.

E' stato ritenuto che la fattispecie fosse da ricondurre alla categoria degli "atti di programmazione comportanti spese", di cui alla lett. c) dell'art. 3, comma 1, legge n. 20/1994; e ciò con particolare riguardo al "profilo della programmazione pluriennale della spesa a carico del bilancio dello Stato, in relazione ai piani finanziari di ammortamento degli investimenti concordati con i singoli concessionari".

Avendo la Sezione del controllo deliberato la ricusazione del visto, il Governo ha chiesto la registrazione con riserva intervenuta con la deliberazione delle Sezioni riunite n. 20/1998.

Con tali atti, di attuazione delle speciali disposizioni recate dall'art. 11 della legge n. 498/1992 e dall'art. 10, commi 2 e 8, della legge n. 563/1993, delle conseguenti deliberazioni adottate dal Cipe e della direttiva interministeriale n. 283/1998, è stato risolto transattivamente il contenzioso formalmente insorto mediante la concessione di proroghe.

A seguito di tali deliberazioni, sono stati emessi altri otto successivi provvedimenti approvativi di altrettante convenzioni in revisione (Salt, Sat, Autovie venete, Torino-Savona, Autocamionale della Cisa, Brescia-Padova, Sam e Tangenziale di Napoli), poi ammessi a registrazione da parte del competente Ufficio di controllo.

In data 11 aprile 2001, in occasione dell'Adunanza dell'11 aprile 2000 della Sezione del controllo, è stata ammesso a registrazione anche il provvedimento interministeriale (Lavori

[26] La convenzione tra l'ANAS e la società Autostrade, stipulata in data 4 agosto 1997, è stata approvata, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del d.lgs. n. 143/1993, con d.i. del 4 agosto 1997, registrato dalla Corte dei conti in data 16 aprile 1998 unitamente al d.i. del 9 febbraio 1998 di approvazione del primo atto aggiuntivo stipulato in data 15 gennaio 1998. A tali atti sono seguiti un secondo atto aggiuntivo stipulato in data 29 marzo 1999, un atto modificativo del secondo atto aggiuntivo in data 28 aprile 1999 ed un terzo atto aggiuntivo in data 21 maggio 1999, tutti approvati con D.I. del 31 maggio 1999, registrato dalla Corte dei conti il 10 agosto 1999.

pubblici e Tesoro) di approvazione della convenzione del 2 novembre 2000 stipulata tra l'ANAS e la Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A., unitamente al piano finanziario.

A seguito del rilievo formulato dal competente Ufficio di controllo in data 31 marzo 2001, l'Amministrazione ha, invece, ritirato il provvedimento in data 17 febbraio 2000, con cui era stata approvata la convenzione del 7 dicembre 1999 stipulata tra l'ANAS e il Consorzio per le autostrade siciliane.

Per quanto riguarda le società concessionarie SITAF, SAV e Pedemontana Lombarda, si rappresenta quanto segue.

Il problema principale, che non ha consentito di portare a conclusione la revisione delle convenzioni relative alle società SITAF e SAV entro la data del 31 dicembre 2000 (termine da ultimo fissato dal CIPE per la conclusione del processo di revisione delle convenzioni autostradali), riguarda l'insieme degli oneri finanziari gravanti sulle società connessi alla consistente esposizione debitoria nei confronti del Fondo centrale di garanzia. Per risolvere la questione, si è resa pertanto necessaria l'adozione di un'apposita norma della legge finanziaria (art. 132 della legge 23 dicembre 2000, n. 388).

Per quanto riguarda la società concessionaria Pedemontana Lombarda, il piano finanziario presentato nel mese di dicembre 1997 non è mai stato approvato in sede di revisione degli strumenti convenzionali in quanto non è stata raggiunta unanimità di consenso in sede locale relativamente al tracciato dell'opera. Risulta in corso una nuova definizione del tracciato con gli Enti locali coordinati dalla Regione Lombardia.

Nella seduta del 1° febbraio 2001, il CIPE ha prorogato il termine per la conclusione del processo di revisione dei relativi strumenti convenzionali al 30 giugno 2001 per le società SITAF e SAV e fino alla definizione del tracciato per quanto riguarda la società Pedemontana Lombarda[27].

10. Programmi di riqualificazione territoriale.

10.1 Programma comunitario URBAN II-2000-2006.

A seguito della comunicazione della Commissione europea agli Stati membri sugli orientamenti per la nuova iniziativa comunitaria concernente "la rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile", che metteva a disposizione risorse comunitarie per 114 mln di euro, per 10 Comuni italiani, è stato emanato, con il d.m. del 7 luglio 2000, un apposito bando pubblico: "Programmi di iniziativa comunitaria concernenti la rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile". L'iniziativa ha attivato risorse complessive per circa 450 mld, di cui circa 225 mld comunitari e 225 mld nazionali (70% di fondi nazionali e 30% di fondi locali).

Tali programmi prevedono la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica e ambientale, la valorizzazione del patrimonio culturale, l'incentivazione alle piccole e medie imprese nonché l'incremento di servizi sociali.

Secondo dati forniti dall'Amministrazione, i programmi verranno attivati nel corso dell'anno 2001 e la conclusione degli interventi è prevista per il 31 dicembre 2008. Hanno partecipato al bando circa 90 Amministrazioni comunali e sono stati selezionati, secondo i criteri del bando medesimo, 10 Comuni.

---

[27] Si segnala, inoltre, che l'Amministrazione, nella seconda metà dell'anno 2000, ha avviato tavoli tecnici con i rappresentanti del Ministero del tesoro, del NARS e dell'ANAS finalizzati ad individuare una migliore definizione degli elementi che compongono il parametro di "qualità" inserito nella formula di *price-cap* e, parallelamente, riunioni tecniche con i medesimi soggetti, allargate all'AISCAT, al fine di dare attuazione al disposto dell'art. 6, comma 3, delle convenzioni revisionate. Tale disposto convenzionale prevede, infatti, la facoltà per i concessionari autostradali di articolare il sistema tariffario introducendo tariffe elementari differenziate secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento.

10.2 Programma Urban Italiano.

La finanziaria 2001 ha messo a disposizione, in due anni, 200 mld a beneficio di 20 comuni della graduatoria di cui al bando pubblico emanato con il citato decreto ministeriale del 7/7/2000. Tali programmi prevedono la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica e ambientale, valorizzazione del patrimonio culturale, incentivazione alle piccole e medie imprese nonché l'incremento dei servizi sociali.

10.3 PIC URBAN Italia 1994–1999.

Il Programma Urban Italia è stato approvato con Decisione della Commissione Europea in data 30 aprile 1996 e successivamente esteso a tre nuove città con Decisione dell'8 dicembre 1997. Esso è finalizzato, mediante l'attivazione di interventi a carattere integrato, a migliorare in modo durevole le condizioni di vita in contesti urbani caratterizzati in modo rilevante dall'esistenza di fattori di disagio. Le iniziative intraprese mirano ad innescare un processo di riqualificazione urbana attraverso l'avvio di nuove attività economiche, il miglioramento delle infrastrutture e dell'ambiente, il sostegno alle attività formative e alle opportunità occupazionali.

Le azioni previste dal programma sono in corso di realizzazione e si concluderanno entro il 31 dicembre 2001.

L'importo del PIC URBAN Italia è pari a circa 644 mld ed è composto dalle risorse nei termini indicati nella tabella che segue.

(in migliaia di lire)

Costo totale	Fondi privati	Spesa pubblica Totale	Contributi comunitari Totale	Contributi nazionali Totale	Stato	Locale
644.415.828	16.440.869	627.974.959	264.657.129	363.317.830	216.356.874	146.960.957

10.4 Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio

I "Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio" rappresentano un nuovo strumento strategico di programmazione negoziata per la realizzazione di interventi orientati all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture e del tessuto economico-produttivo occupazionale e al recupero e alla riqualificazione dei centri urbani interessati.

Sono state presentate 319 proposte di programma di cui 127 sono state ammesse all'esame del comitato di selezione e valutazione. Sono stati ammessi a finanziamento 48 programmi, tra cui i 21 che hanno conseguito il punteggio più elevato per ciascuna Regione. Successivamente, vista la disponibilità di risorse, da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, sono stati ammessi a finanziamento anche il programma del comune di Palermo e del comune di Formia collocati in posizione utile nella graduatoria.

I finanziamenti disponibili sono finalizzati alla definizione della fattibilità dei programmi e alla progettazione di opere pubbliche. Più in particolare i programmi riguardano, in termini finanziari:

- per più del 36%, interventi finalizzati al recupero del deficit infrastrutturale;
- per il 25%, politiche finalizzate al recupero, alla messa in sicurezza e alla valorizzazione del patrimonio ambientale (bonifiche, abbattimenti di livelli di inquinamento. sistemazioni idrogeologiche, valorizzazione del patrimonio storico, artistico e architettonico);
- per il 30%, politiche che perseguono fini sociali (attività produttive in grado di garantire effetti occupazionali stabili);

• per circa l'9%, politiche di partenariato, sussidiarietà e concertazione locale avviate sulla base degli strumenti della programmazione negoziata.

Il totale impegnato per i 50 Prusst ammessi a finanziamento è di L. 143.634.928.000. Il totale impegnato per i 48 Prusst vincitori è di lire 138.566.928.000. Il totale impegnato per Formia e Palermo (aggiunti successivamente) 4.068.000.000. Totale generale 142.634.928.000.

Con il recente d.m. 17 maggio 2001, il Ministro dei lavori pubblici ha ripartito i 205 mld messi a disposizione dalla legge finanziaria n. 388/2000.

10.5 Programmi di riqualificazione urbana (d.m. 21 dicembre 1994): stato di attuazione.

Con il d.m. 8 ottobre 1998, è stato fissato al 31 dicembre 1998 il termine per la stipula degli accordi di programma relativi ai *Programmi di riqualificazione urbana* ed entro tale data sono stati sottoscritti 66 accordi di programma per un totale di finanziamento pari a lire 547,794 mld. Di questi programmi, 64 sono stati avviati per un totale di finanziamento ministeriali pari a lire 543,716 mld.

La dimensione globale dei programmi prevede la realizzazione, in un arco temporale medio di cinque anni, d'interventi pubblici e privati per un importo complessivo di più di 7 mila mld di lire, di cui circa il 30% destinati a opere pubbliche.

Le risorse private, circa 5 mila mld, sono destinate in massima parte per la realizzazione di edilizia residenziale, produttiva e per il terziario e per circa il 10% al finanziamento delle opere pubbliche previste nel programma. I finanziamenti complessivi del Ministero dei lavori pubblici ammontano a 543,716 mld, tutti impegnati entro il 1998. L'erogazione di tali finanziamenti, che avviene in un'unica soluzione al funzionario delegato dal Comune promotore del programma e dopo il decreto dei Ministero del tesoro di autorizzazione alla formazione di una contabilità speciale, dove affluiscono tutti i finanziamenti sia pubblici che privati, è ad oggi pari a 510,315 mld, il 93,86% del totale.

Per i PRU finanziati dal Cipe (delibera 23 aprile 1997, a valere sulle risorse di cui alla legge n. 341/1995), sono stati sottoscritti altri 23 accordi di programma. I finanziamenti relativi a questi 23 programmi sono pari a lire 89,044 mld.

Per questi ultimi PRU sono stati accreditati finanziamenti per un importo pari a lire 10,175 mld.

Programmi di riqualificazione urbana:
situazione finanziaria dei programmi
per i quali l'inizio dei lavori è previsto nell'arco dell'anno 2000

(in milioni di lire)

Costo programma	Costo interventi pubblici	Finanziamenti assegnati
3.654.020	1.010.223	**276.569**

Si tratta di programmi che attivano nell'arco di circa cinque anni un investimento globale pari a 3.654 mld di lire, di cui poco meno di un terzo, 1.010 mld per la realizzazione di opere pubbliche. Trattandosi di programmi complessi, si prevede che gli interventi verranno avviati secondo modalità e tempi previsti dal cronoprogramma. Tuttavia, l'Amministrazione ha ipotizzato che tutti i cantieri potranno essere aperti nei primi 2-3 anni, quindi per il 2000 si dovrebbero iniziare lavori per un importo di almeno 1 000 mld, di cui un terzo circa per opere pubbliche. All'uopo, i Lavori pubblici hanno affidato alla Cooperativa ALEA, attraverso un appalto di servizi, il "Monitoraggio dei Programmi di riqualificazione urbana", per consentire all'Amministrazione di disporre a regime tutte le necessarie informazioni.

10.6 Progetto pilota per il recepimento istituzionale delle politiche di assetto spaziale dell'Unione Europea.

Il Progetto pilota "Piani regolatori" nasce nell'ambito del Programma di Assistenza tecnica del Quadro Comunitario di Sostegno 94-99 ed ha un sottotitolo più articolato. Esso viene definito come "assistenza tecnica per l'adeguamento della strumentazione tecnico - urbanistica ed economico programmatoria".

Questa misura è stata proposta dal Ministero dei lavori pubblici, nell'ultimo periodo di programmazione '94-'99, in funzione della "Nuova programmazione 2000-2006" per eliminare le incompatibilità, denunciate dalle amministrazioni locali, degli interventi cofinanziati dall'Unione Europea con la pianificazione territoriale e urbanistica.

Si tratta di una iniziativa intesa ad assicurare una correlazione più efficace tra programmazione economica e pianificazione territoriale e realizzare trasformazioni territoriali coerenti con "quadri d'insieme", formati su di una visione strategica e globale dello sviluppo economico e territoriale compatibile con il cosiddetto "Spazio Europeo".

Una "griglia" del rapporto programmazione - pianificazione di livello europeo viene proposta dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE), il quale, pur non avendo valore obbligatorio per gli Stati della Unione, intende, attraverso "visioni spaziali condivise", rendere coerenti e correlate tra loro politiche cogenti per la pianificazione del territorio (la concorrenza, le reti transeuropee, l'agricoltura, l'ambiente, la ricerca).

Il Progetto pilota è articolato in due azioni: la prima riguarda l'assistenza tecnica ad un numero selezionato di enti locali ricadenti nelle regioni dell'Obiettivo 1 per l'adeguamento degli strumenti di pianificazione; la seconda finanzia gli enti locali per l'affidamento di incarichi professionali multidisciplinari, per la redazione degli elaborati necessari all'adeguamento della strumentazione territoriale ed urbanistica.

La dotazione finanziaria disponibile per gli enti locali è di 16,4 mld di lire.

La seconda azione, pur essendo inserita nell'ultimo periodo di spesa del QCS '94-99, fa capo ai finanziamenti del QCS 2000-2006 e interviene nel primo biennio della nuova programmazione, in modo tale da costituire la congiunzione tra i due Quadri, facilitando, in questo modo, le procedure di programmazione previste dai Regolamenti dell'Unione e dallo stesso Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno.

11. Le principali deliberazioni della Sezione del controllo sulla gestione in materia di lavori pubblici.

In attuazione del programma annuale di controllo per gli esercizi 1999 e 2000, approvato con delibere della Sezione in adunanza plenaria n. 11/1999 e 15/2000, nel corso del 2000, quattro sono state le deliberazioni più rilevanti della Sezione del controllo sulle gestioni in materia di lavori pubblici.

11.1 Deliberazione n. 58/2000: le risultanze della gestione del cosiddetto decreto sblocca-cantieri.

Con la deliberazione 58/2000 avente ad oggetto le risultanze della gestione esecutiva del d.l. n. 67/1997 convertito nella legge n. 135/1997 (cosiddetto decreto sblocca-cantieri), aggiornate al 1999, la Sezione del controllo, udita l'Amministrazione centrale dei trasporti, il cui rappresentante ha riconosciuto la assoluta problematicità della gestione in esame, imputandola essenzialmente al lacunoso ed impreciso dettato normativo, ha dichiarato non conforme a legge la gestione di specie.

In particolare, è stato ritenuto che:

a) buona parte delle opere inserite nel programma esecutivo del decreto *"sblocca cantieri"* sono connotate da assenza o carenza di istruttoria. Un congruo esame dello stato degli interventi inseriti avrebbe consentito, con media diligenza, di accertarne di volta in volta la scarsa

fattibilità (se non addirittura la impossibilità di realizzazione), l'assenza dei presupposti di legge, l'indeterminazione dei costi, la insufficienza delle risorse a disposizione, l'incompatibilità con altri progetti infrastrutturali;

b) in diverse fattispecie le infrastrutture inserite nei programmi non sono risultate compatibili con l'assetto del territorio e i vincoli esistenti;

c) è mancata sia a livello preventivo che di successiva verifica la individuazione dei parametri di valutazione dell'incremento occupazionale, che le infrastrutture avrebbero dovuto produrre. Analogamente va detto per i criteri di misurazione degli stessi. Da tale punto di vista ben può dirsi come fin dall'origine la gestione esaminata sia stata impostata in modo non conforme ai principi manageriali dell'azione amministrativa, contenuti nel d.lgs. n. 29/1993 già vigente al momento della emanazione del decreto *"sblocca cantieri"*. Tale difetto genetico ha precluso completamente un raffronto tra previsioni ed obiettivi raggiunti. Neppure si sono riscontrati correttivi *ex post* per assicurare una omogenea attività conoscitiva degli esiti ed una eventuale correzione improntata a parametri obiettivi e generalizzati;

d) la lunghezza delle procedure e delle fasi realizzative urta notevolmente con la natura straordinaria del programma che presupponeva - al di là della menzionata assenza di parametri di misurazione degli obiettivi - un tempestivo raggiungimento degli stessi;

e) corollario del punto precedente è la mancata smobilizzazione di una consistente quantità di risorse rimaste vincolate a programmi senza sbocco.

f) gli organi straordinari, in quanto non supportati da *staff* affiatati e muniti, non hanno assicurato di regola significativi benefici alla accelerazione dei programmi. Spesso la solitudine e la inadeguatezza delle strutture hanno manifestato espressi sintomi eziologici sulle patologie accertate;

g) nessuna utilità ha espletato il pletorico organismo consultivo: troppo distaccato dalla realtà operativa è stato opportunamente soppresso in corso di realizzazione del programma. L'Amministrazione non ha fornito dati certi circa il complesso degli oneri finanziari derivanti dalla sua istituzione;

h) le gestioni esaminate sono apparse non conformi al principio di concentrazione del potere istruttorio e delle relative responsabilità rigorosamente affermato dall'art. 7 della legge-quadro, che prevede, a tal fine, la istituzione di un responsabile unico della realizzazione dell'opera, dalla fase progettuale a quella di collaudo. La prescrizione normativa ha una valenza deontologica così netta, che la sua deroga avrebbe in concreto meritato dalla Presidenza del Consiglio una approfondita motivazione in punto tecnico. Ciò non soltanto non è avvenuto ma la deroga stessa ha assunto valore eziologico nella frammentazione gestoria degli interventi più incompleti: di fatto la gestione ha cambiato titolare proprio nella fase più delicata, quella dell'inizio o della ripresa dei lavori con evidente deresponsabilizzazione dei diversi uffici coinvolti. Sintomo e conseguenza di tale fenomeno è certamente l'assenza di un monitoraggio della gestione e la difficoltà riscontrata in corso di istruttoria di individuare interlocutori univoci;

i) la qualità progettuale degli interventi realizzati e da realizzare è apparsa insufficiente non solo con riguardo agli elaborati precedenti al programma straordinario, ma anche in relazione alle rettifiche e varianti apportate. E' emersa soprattutto la tendenza a correggere *standard* tecnici e a definire aspetti non marginali del progetto in corso d'opera. Ciò ha comportato frequenti blocchi e sospensioni nonché una continua rinegoziazione delle condizioni di contratto con le imprese con grave onere per l'amministrazione;

j) l'allargamento degli interventi ad opere suppletive e complementari non previste al momento della emanazione del decreto, quand'anche strumentale ad affrontare situazioni gravemente deteriorate, appare in contrasto con regole fondamentali quali la predefinizione progettuale e dei costi. Peraltro, le variazioni progettuali non sono state gestite neppure in modo trasparente, attraverso confronti omogenei tra previsioni originarie e successive e la netta

separazione delle opere già effettuate con quelle da realizzare. I soggetti interessati al controllo della Corte hanno infatti dovuto ricostruire lo stato degli interventi *ex novo* sotto l'impulso della istruttoria, non potendo disporre di organizzate banche dati. E' il caso di rammentare come le notizie e la documentazione richieste riguardino aspetti fondamentali e strategici della gestione, che dovrebbero essere conosciuti nel loro divenire ed in tempo reale dai responsabili della gestione;

k) fatti salvi interventi correttivi ed emergenziali di alcuni CTA, nessuna delle opere sottoposte a controllo è stata assoggettata a prassi di verifica della capacità del progetto a conseguire gli *standard* prefissati. Questo problema di importanza fondamentale nella realizzazione dei lavori pubblici viene richiamato, a livello del tutto generico e senza alcun supporto tecnico, solo nel momento in cui vengono - rispettivamente - richiesti o concessi nuovi finanziamenti di opere al solo fine di incrementare le risorse a disposizione;

l) dalle relazioni tecniche acquisite e dai consuntivi dei lavori non è risultata alcuna pratica di raffronto, né *ex ante* né *ex post*, tra il preventivato e/o realizzato e le alternative tecniche a disposizione. Ciò è particolarmente grave in un segmento di opere, caratterizzate *ab initio* da gravi incertezze in ordine alla loro realizzabilità. Spesso la inadeguatezza delle scelte e la opportunità di alternative emerge *per tabulas* quando i commissari giustificano le varianti o le sospensioni adottate. In tali casi, interferenze tecniche, miglioramenti di tracciati, evoluzione delle regole ingegneristiche vengono continuamente menzionati per giustificare i costosi aggiustamenti in corso d'opera;

m) gravemente patologico si è appalesato, nella fase di attuazione del decreto, il rifinanziamento di concessioni non conformi alle norme comunitarie, caratterizzate da convenzioni quadro generiche e indefinite. Queste hanno assunto un ruolo strumentale nella perpetuazione di prassi patologiche, sottoposte al netto e rafforzato divieto della legge-quadro. Ingenti risorse sono state destinate ad obiettivi indefiniti, inestimati sul piano tecnico ed economico, senza alcun limite o vincolo finanziario e operativo. In questo contesto le convenzioni-quadro hanno costituito ipotesi negoziali ad oggetto indefinito;

n) alcune delle soluzioni derogatorie utilizzate non sono state direttamente confrontate con le ipotesi normative fisiologiche in modo da calcolarne gli effettivi benefici;

o) nessuna delle gestioni attuative del decreto *"sblocca cantieri"* è stata caratterizzata da procedure di controllo interno rispondenti ai requisiti dell'art. 20 del d.lgs. n. 29/1993 e del d.lgs. n. 286/1999;

p) nessuno dei consuntivi delle opere, peraltro assai rari in un contesto di lavorazioni ancora in corso, presenta la quantificazione del grado di effettivo conseguimento degli obiettivi e degli scostamenti prestazionali ed economici fra previsione e realizzazione. Ciò è particolarmente grave in un contesto nel quale la realizzazione di infrastrutture era direttamente collegata dal legislatore ad effetti migliorativi in termini occupazionali ed economici;

q) sotto il profilo contabile va rilevato come la valutazione economica e finanziaria degli effetti della gestione in esame, che si dovrebbe estrinsecare in una correlazione tra somme erogate e risultati conseguiti, in conformità alla legge di riforma del bilancio dello Stato e delle disposizioni riguardanti regioni ed enti locali, è venuta a mancare a causa dei particolari snodi operativi adottati. In particolare, non appare realizzato il tendenziale obiettivo di concentrare in un unico funzionario la responsabilità degli impegni e delle erogazioni afferenti alle singole partite di spesa. In un simile contesto, anche gli indubbi progressi conseguenti alla informatizzazione della contabilità diventano irrilevanti dal momento che dati e informazioni strategiche non circolano né su base cartolare, né informatica, in modo da consentire, alla direzione politica e alla collettività, la valutazione dei risultati conseguenti all'impiego di ingenti risorse. Il principale obiettivo delle riforme di contabilità consiste proprio nella aggregazione automatica dei dati degli archivi elettronici, secondo parametri e finalità contenute in leggi di settore e/o di programma, nonché di programmi specifici.

Con la medesima deliberazione, la Corte ha avuto modo di evidenziare che talune patologie di carattere gestionale sembrano imputabili allo stesso tessuto normativo posto alla base del programma.

In proposito, le osservazioni sul decreto *"sblocca cantieri"* possono essere così sintetizzate.

a) L'affidamento della gestione straordinaria di interventi tecnicamente complessi ad uffici monocratici, privi o deficitari di supporto tecnico, provoca deficienze genetiche nella gestione stessa. Proprio la inadeguatezza delle strutture tecnico-amministrative delle stazioni appaltanti ha occupato larga parte della recente riforma dei lavori pubblici, la quale prevede - tra l'altro - requisiti professionali dei responsabili, sinergia delle strutture amministrative, attività di supporto tecnico-consultivo. Tutti questi elementi sono mancati nell'articolato normativo del decreto *"sblocca cantieri"*, di guisa che gli organi straordinari, non supportati da *staff* affiatati e muniti, hanno sostanzialmente disatteso la missione affidata.
b) Il supporto tecnico-giuridico a gestioni così complesse non può essere affidato ad organismi consultivi pletorici e distaccati dalla realtà operativa. Questo dato sembrava acclarato già sulla base di precedenti esperienze gestorie di programmi straordinari, prima che il modello fosse riprodotto nel contesto in esame.
c) Le deroghe al principio di concentrazione dei processi decisionali e degli impulsi istruttori andrebbero evitate sia con riguardo ai nuovi principi manageriali dell'agire amministrativo che delle regole deontologiche codificate nella legge-quadro.
d) Consentire estensioni contrattuali ad opere suppletive e complementari, oltre che in contrasto con le regole comunitarie della concorrenza, risulta non congruente con principi fondamentali, quali la predefinizione progettuale e dei costi.
e) Sembra ormai improcrastinabile una linea normativa coerente in ordine alle convenzioni-quadro concessorie e rispettosa della netta preclusione disposta dalla legge-quadro, che non consenta estensioni negoziali o atti aggiuntivi. I mezzi eccezionali divengono veicoli per aggirare regole deontologiche connaturate al principio di buon andamento.
f) Il permanere di situazioni negoziali anomale, sia dal punto di vista operativo che finanziario, consiglia di adottare, a livello normativo, la prescrizione di procedure ricognitive e di rimedi, ispirati alla corretta quantificazione del fabbisogno economico in termini di analisi costi-benefici, anche attraverso il divieto di estendere o prorogare vicende contrattuali interminabili.

11.2 Deliberazione n. 78/2000: le gestioni del programma realizzativo delle nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri e quello relativo alle opere marittime.

Con la deliberazione n. 78/2000, resa nell'adunanza del 30 maggio 2000 avente ad oggetto le gestioni del Ministero dei lavori pubblici nel settore dell'edilizia statale, per l'esercizio 1998, - con particolare riferimento ai programmi realizzativi di nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri, di cui alla legge n. 16 del 1985, e di edilizia penitenziaria, di cui all'art. 11 della legge n. 887 del 1984 - e in quello delle opere marittime, udito il rappresentante dell'Amministrazione, il quale - dopo aver evidenziato la peculiarità dei procedimenti ex art. 31-*bis* della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni nell'ambito degli interventi affidati in concessione - ha sottolineato il vantaggio ottenuto con la stipula dell'accordo normativo concluso con la Società concessionaria "Servizi Tecnici - S.p.A.", che ha portato alla rinuncia di quest'ultima al richiesto arbitrato per un importo rivendicato di circa lire 150 mld, ha ritenuto talune incongruenze rilevate nella gestione di specie.

In particolare, è stato riscontrato:

a) che nell'attività di programmazione è stata rilevata, ancora una volta, l'anomalia della c.d. programmazione rovesciata, già più volte evidenziata dalla Corte, a cui l'Amministrazione sembra indotta, da un lato, per la limitatezza delle risorse finanziarie disponibili, e, dall'altro, per l'esigenza di ripartire equamente le risorse stesse, in base a criteri obiettivi, fra le aree territoriali interessate dagli interventi.
b) In ordine all'attività di progettazione si è rilevato un frequente ricorso da parte delle Autorità portuali a progettisti esterni, scelti, in quasi la metà degli incarichi (peraltro tutti di importo inferiore a 200.000 ECU), mediante trattativa diretta, pur prescrivendo la norma di cui all'art. 17, comma 12, della legge n. 109/1994 - anteriormente alla modifica introdotta dall'art. 6, comma 4, della legge n. 415/1998 - l'espletamento del confronto concorrenziale, sulla base dei *curricula* presentati, previa pubblicità.
c) Le procedure di affidamento dei lavori si sono svolte nell'osservanza del principio della concorrenza, essendosi espletata la licitazione privata per tutti gli appalti aggiudicati in sede centrale e per la maggior parte di quelli affidati dalle Autorità portuali. Anche nell'affidamento dei cottimi per i lavori di manutenzione di competenza degli Uffici del genio civile per le opere marittime risulta seguito, in modo nettamente prevalente, il procedimento del confronto concorrenziale mediante gara ufficiosa.
d) La gestione della fase esecutiva dei lavori non ha dato luogo a rilievi con riferimento agli incrementi di spesa per varianti e modifiche progettuali in corso d'opera, che appaiono alquanto contenuti, mentre si presentano, al contrario, più elevate le maggiorazioni di costo derivanti dal contenzioso relativo agli appalti gestiti dalla Direzione generale delle opere marittime.
e) Per quanto riguarda le concessioni di progettazione e costruzione ancora in corso, le gestioni, in particolar modo quelle relative alle opere di edilizia demaniale affidate alla Società "Servizi Tecnici - S.p.A.", non sono risultate in linea con i canoni dell'efficienza e dell'economicità, essendo contraddistinte da cospicui ritardi, aggravi di costi, difficoltà operative e produzione di notevole e dispendioso contenzioso.
f) Per ciò che concerne i procedimenti di cui all'art. 31-*bis* della legge n. 109/1994, pur in attesa di maggiori approfondimenti da compiersi nella prossima indagine programmata per le gestioni relative all'esercizio 1999, è emerso il dato positivo del consistente abbattimento, riscontrato negli accordi bonari conclusi, delle pretese originarie contenute nelle riserve avanzate dalle imprese appaltatrici, il che ha consentito una modesta maggiorazione dei costi delle opere, che, come si evince dai prospetti allegati alla deliberazione, non ha superato, tranne che in un caso, la percentuale del 20% dell'importo contrattuale. Sotto l'aspetto economico la gestione dei suddetti procedimenti si è rivelata condotta in modo sostanzialmente proficuo, anche se la netta contrapposizione dei risultati, tutti positivi nel settore dell'edilizia statale e quasi tutti negativi in quello delle opere marittime, lascia sussistere dubbi, che la Sezione del controllo si è riservata di verificare nel prosieguo delle indagini programmate. Note decisamente negative emergono, invece, sotto l'aspetto dell'efficacia dell'attività svolta, in relazione ai tempi impiegati nelle varie fasi della procedura, che si presentano esageratamente dilatati rispetto a quelli stabiliti dalla norma di legge, tanto da poter concludere che la finalità acceleratoria perseguita dalla norma stessa risulta completamente vanificata.

11.3 Deliberazione n. 85/2000: la gestione delle concessioni in regime di proroga.

Con la deliberazione n. 85/2000, resa nel corso dell'adunanza del 30 maggio 2000, sono state approvate le risultanze della gestione delle concessioni in regime di proroga in materia di lavori pubblici, per gli esercizi 1998 e 1999, da parte delle stazioni appaltanti facenti capo alle Amministrazioni dello Stato e sui programmi di lavori finanziati con fondi statali per la gestione.

L'indagine effettuata ha dato i seguenti esiti:

a) L'analisi finanziaria dei dati relativi alle concessioni, non ha consentito di esprimere, anche per l'esercizio 1998, una valutazione positiva delle gestioni esaminate sotto il profilo del rispetto del principio della concorrenza e dei criteri della economicità, dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa. Sotto il primo aspetto è stato sottolineato che la recente legge Merloni - *ter*, nel confermare - in coerenza con le disposizioni comunitarie - la natura del contratto di concessione, ne ha ridisegnato la disciplina completando le disposizioni contenute nell'art. 19 della precedente legge n. 109/1994 e riconducendone definitivamente la figura alla sua matrice iniziale prevalentemente connessa a motivi ed esigenze di ordine finanziario. La puntuale disciplina dettata dalla legge quadro, confermata dalla normativa comunitaria e da una consolidata giurisprudenza ordinaria e contabile, ha determinato un netto ridimensionamento degli affidamenti di nuove concessioni non in linea con le attuali disposizioni, pur riscontrandosi nel settore privato una competenza e un esperienza di cui la Pubblica Amministrazione in taluni settori attualmente non dispone. Si conferma invece il fenomeno dell'affidamento a trattativa privata con il precedente concessionario di atti aggiuntivi o integrativi di vecchie convenzioni, già derogatorie dei principi generali a suo tempo vigenti, nonché di convenzioni stipulate con concessionari individuati in via legislativa (quasi sempre nella veste di una società a partecipazione pubblica appartenente ad un determinato gruppo). Si tratta di prolungamenti che trovano giustificazione: a) in leggi speciali contenenti discipline oggi in parte incompatibili con la normativa in vigore; b) nel ricorso a formule contrattuali complesse ora non più ammissibili; c) nella prassi ormai costante di finanziamenti frazionati nel tempo i quali, alterando la normale scansione temporale dello svolgimento ordinato di qualsiasi opera pubblica, non consentono lo svolgersi di alcuna seria programmazione e favoriscono la prassi della estensione contrattuale appena si presenta l'occasione di acquisire finanziamenti; d) nella parziale e spesso approssimativa individuazione degli obiettivi (e dei mezzi per farvi fronte) privilegiando la delega di ogni questione tecnica al concessionario; e) nella non funzionalità delle opere realizzate che spesso ha reso necessari nuovi adeguamenti progettuali e il finanziamento di ulteriori lotti di completamento; f) nella reviviscenza di rapporti esauriti a seguito dell'annullamento, da parte del giudice amministrativo (spesso solo per difetto di motivazione), di nuovi affidamenti. Come risulta dai dati forniti dalle stesse stazioni appaltanti, tale prassi, pur facendo registrare un certo regresso, ha consentito affidamenti per importi sempre molto rilevanti anche nell'esercizio 1998 (sono risultati affidati nuovi lavori con il sistema della concessione per 320 mld nel 1995, per oltre 1.520 mld nel 1996, per oltre 960 mld nel 1997 e per 333,8 mld nel 1998). L'affidamento con atti aggiuntivi di ulteriori lotti o stralci di una più ampia opera unitaria nel senso economico sociale non solo comporta lo snaturamento degli obiettivi stabiliti dalla legge e dalla normativa comunitaria in materia di concessioni di lavori pubblici, ma - come già censurato dalla Corte nella precedente relazione (n. 81/1998) - permette di fatto alle Amministrazioni di derogare sistematicamente al principio comunitario della libera concorrenza. La scelta del concessionario mediante trattativa diretta, la durata e l'oggetto indeterminati delle convenzioni (conseguenza di stime finanziarie sempre molto approssimative e di progettazioni assai carenti spesso integralmente affidate allo stesso concessionario), nonché il cospicuo ammontare dei lavori affidati agli originari contraenti nel corso del periodo preso in considerazione costituiscono infatti indici significativi da cui desumere le ripercussioni anticoncorrenziali dei contratti stipulati. Anche nelle ipotesi del ricorso a formule contrattuali atipiche, la circostanza che tali negozi non sembrino rientrare nelle categorie disciplinate dalla normativa nazionale o comunitaria, non esclude l'applicazione degli art. 52 - 66 del Trattato e dei principi da questo sanciti o desunti dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia.

b) Le predette considerazioni trovano conferma nell'importo (dato oltretutto non completo) delle erogazioni finanziarie relative alle concessioni ancora in corso, il cui ammontare continua ad assorbire una sempre più rilevante quota dei finanziamenti statali. L'analisi dei dati finanziari evidenzia l'impressionante quota delle risorse finanziarie ad esse destinate che, nel periodo 1995-1998, raggiunge la esorbitante cifra di circa 3.447,4 mld di cui 512,4 mld nel 1998 (dato quest'ultimo incompleto e non definitivo). Nell'ambito di tale ammontare non possono non segnalarsi le maggiori spese conseguenti all'approvazione di perizie di variante e suppletive (pari a 27 mld) e al meccanismo della revisione prezzi (pari a oltre 192 mld) sicuramente addebitabili ad una non adeguata progettazione, nonché l'ingente ammontare delle spese generali talvolta anche superiori ai limiti previsti dalla legge n. 183 del 1989 (oltre 234,6 mld nel periodo considerato).

11.4 Deliberazione n. 89/2000, concernente i risultati del controllo eseguito sulla gestione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche 1998.

Con la deliberazione n. 89/2000, è stata approvata l'indagine concernente i risultati del controllo eseguito sulla gestione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche 1998.

Le risultanze dell'indagine possono essere così sintetizzate:

a) La tardiva elaborazione del programma ha pregiudicato un efficace e tempestivo raggiungimento degli obiettivi. Gli accertati ritardi nell'assegnazione dei fondi ai dirigenti responsabili dei diversi centri di spesa sono del tutto contrari ai principi di gestione manageriale delle risorse. L'assenza delle risorse necessarie per raggiungere l'obiettivo ha pregiudicato, da un lato, la corretta esecuzione del programma e, dall'altro, ha indotto un processo di deresponsabilizzazione dei funzionari, cui il nuovo ordinamento demanda in modo globale e integrato le attività realizzative.

b) Il ricorso sempre più frequente alla progettazione esterna ha pregiudicato la economicità dell'azione amministrativa e svalutato il ruolo dei Provveditorati, istituzionalmente deputati a tali incombenze. Le linee operative seguite dalla maggior parte dei Provveditorati appaiono in contrasto con il disposto normativo dell'art. 17 della legge quadro n. 109/1994. A ciò si aggiunge la tendenza all'affidamento all'esterno anche delle funzioni di direzione dei lavori per le quali, ad esempio, il Magistrato per il Po ha affrontato un costo di oltre cinque mld.

c) La comparazione della incidenza percentuale ed economica degli incarichi esterni di ingegneria ha posto in luce notevoli sperequazioni tra i Provveditorati assoggettati a controllo. Questo fenomeno avrebbe dovuto essere oggetto di apposite procedure di controllo interno, inerendo ad aspetto sicuramente strategico delle gestioni realizzative di lavori pubblici.

d) Il processo incrementale degli onorari corrisposti ai professionisti esterni per perizie di variante è indice sintomatico di carenze delle progettazioni originarie, tanto più grave in relazione al fatto che proprio il ricorso esterno è stato motivato con esigenze di maggiore funzionalità ed efficienza. Tale carenza ha originato, per effetto dei meccanismi di determinazione delle tariffe vigenti, non solo un incremento diretto delle risorse necessarie per raggiungere l'obiettivo, ma anche indiretto, relativamente alla misura degli onorari stessi. Sul meccanismo normativo che conduce a questo effetto si rinvia alla lettera n).

e) Costituisce prassi *contra legem* (art. 7 legge n. 14/1973) l'accertata adozione di pubblicità semplificata sull'albo pretorio per gli appalti di valore superiore a 500.000 ecu.

f) Il limitato ricorso alla pubblicità ed alle procedure concorsuali induce a valutazioni negative sotto il profilo della concorrenza. Ciò anche in relazione ad alcune seriali ipotesi di rifinanziamento di alcune opere, che, nei casi di superamento complessivo della soglia comunitaria, integra violazione dell'art. 6 della direttiva n. 93/37.

g) Il ricorso al sistema di affidamento del cottimo fiduciario risulta sovradimensionato in valore assoluto e percentuale.

h) Deve essere censurato l'accertato anomalo protrarsi della fase intercorrente tra aggiudicazione e consegna dei lavori. Questo segmento gestionale, mentre appare – sotto il profilo operativo – meramente accessorio e strumentale all'esecuzione vera e propria dell'opera, dal punto di vista temporale finisce per acquisire spazio preponderante e pregiudica il raggiungimento dell'obiettivo in tempi fisiologici.

i) La prassi applicativa dell'art. 31-*bis* ha rallentato i tempi dell'agire amministrativo, stante il ricorso a più organi di consulenza tecnica in sede applicativa. Non appare conforme allo spirito dell'art. 31-*bis* e alle regole manageriali dell'agire amministrativo, codificate nel d.lgs. n. 29/1993, la tardiva definizione delle controversie in via amministrativa, in attesa di pareri non richiesti dalla vigente normativa. Lo *staff* tecnico dell'Amministrazione dovrebbe essere in grado di valutare la fondatezza delle pretese dell'esecutore, indipendentemente dal ricorso ad organi consultivi, previsti per altre fasi della gestione; appare inoltre contraria al dettato dell'art. 31-*bis*] la stipulazione di accordi bonari in assenza di copertura di spesa. Ciò infatti produce (ed ha prodotto) all'amministrazione inevitabili danni sulla base dei principi civilistici che regolano l'accordo ex art. 31-*bis*. Contraria ai fini della norma è la utilizzazione dell'art. 31-*bis* per sanare in via amministrativa e finanziaria gli errori e le incompletezze progettuali dei concessionari.

l) I ritardi nei collaudi hanno spesso assunto i tratti di patologie gravissime, come quelle esemplificate nella deliberazione. Il superamento del limite semestrale, previsto *ex lege* per l'attività di collaudo, non consente la piena presa in carico e la conseguente utilizzazione dell'opera, determinando effetti economici sfavorevoli alla Amministrazione, tra i quali l'obbligo di pagare e di svincolare le garanzie, indipendentemente dall'accertamento di buona esecuzione del realizzato.

m) E' stata nuovamente censurata per i motivi già individuati nelle precedenti delibere n. 96/1997 e n. 81/1998 la prassi rifinanziatrice delle concessioni non conformi al diritto comunitario. Le disfunzioni censurate sono state riconosciute anche dai rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, che non hanno tuttavia individuato rimedi concreti e generalizzati contro una prassi che grava da anni sui bilanci dello Stato e delle Amministrazioni pubbliche. I casi eclatanti descritti confermano la resistenza dell'Amministrazione ad assumere iniziative risolutive delle vecchie concessioni, che si protraggono da tempo con l'affidamento di seriali lotti aggiuntivi a trattativa privata. Di questa prassi sia la Corte dei conti (delib. n. 39, 40, 59, 60, 61/1998) che il Consiglio di Stato (sent. n. 1312/1998) hanno affermato la non compatibilità con il quadro normativo vigente; posizione, questa, ripresa con forza dall'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici (delib. n. 1 del 13 gennaio 2000). In generale, la singolarità degli originari affidamenti, la irritualità dei successivi affidamenti progettuali, l'insistenza nel perfezionare nuove trattative private e, più in generale, la continua adozione di prassi suscettibili di ingenerare aspettative nei vecchi concessionari hanno creato un circuito non virtuoso, nel quale la stasi ha generato la legittimazione delle deroghe ai principi concorsuali e il reiterato ricorso all'affidamento delle commesse alle stesse imprese.

n) Il rigido collegamento tra valore della progettazione ed onorari, previsto dalla vigente legislazione in materia, ha accentuato gli effetti negativi delle carenze progettuali. Questa soluzione normativa dovrebbe probabilmente subire un processo di revisione critica *de iure condendo*, tenendo presente la esperienza di altri paesi occidentali, che prevedono elementi di flessibilità, attraverso la penalizzazione economica di esiti di variante e/o meccanismi premiali della invarianza economica dei progetti.

o) Sotto il profilo del rispetto dei principi della concorrenza, appare anomalo il perdurare di ipotesi estensive di vecchie concessioni non in regola con il modello comunitario di concessione. Questo istituto è individuato dal legislatore comunitario come modello di "partenariato pubblico/privato" (partecipazione dei capitali privati al finanziamento e al rischio di gestione di infrastrutture pubbliche). L'adozione di forme di partenariato consentita ed anzi incentivata dal legislatore comunitario deve comunque essere conforme alle norme di

concorrenza e ai principi fondamentali del Trattato. Per questo si impone una definitiva cessazione di questi fenomeni di riserva di mercato, alimentati attraverso continui rifinanziamenti su base annuale o attraverso leggi speciali.

11.5 Deliberazione n. 6/2001/G, concernente lo stato di attuazione dei programmi straordinari di costruzione di nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri e di edilizia penitenziaria.

Con la deliberazione n. 6/2001/G, la Corte ha approvato la relazione concernente, per gli anni 1997 e 1998, lo stato di attuazione dei programmi straordinari di costruzione di nuove sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri e di edilizia penitenziaria, nell'ambito delle concessioni con la "Servizi tecnici S.p.A." (già Edilpro S.p.A.), nonché sui profili gestionali risultanti dai provvedimenti approvativi degli atti di contabilità finale e di collaudo.

Diverse sono state le disfunzioni riscontrate. In particolare, sono state evidenziate carenze nella fase progettuale, inadeguatezza dei preliminari studi di fattibilità e, soprattutto, l'omissione delle verifiche preventive obbligatorie di cui all'art. 5 del r.d. n. 350/1895, all'epoca vigente, il quale imponeva, prima della negoziazione di qualsiasi rapporto contrattuale, il controllo dello stato dei luoghi e delle condizioni di progetto.

Il massiccio ricorso alle varianti ha confermato l'inadeguatezza della qualità dei progetti.

Sotto il profilo della efficacia e della economicità, la gestione complessiva dei programmi non è stata riconosciuta soddisfacente. Infatti è stata rilevata la spendita di consistenti risorse, che sarebbero state risparmiate se l'originaria pianificazione fosse stata redatta a regola d'arte e se i rapporti negoziali fossero stati definiti e non lasciti aperti a continui adeguamenti.

Valutazioni negative sono state formulate anche con riguardo agli sviluppi dei contenziosi delle gestioni esaminate, che hanno comportato il frequente ricorso a procedure di accordo bonario.

ALLEGATI

Elaborazioni per funzioni-obiettivo e categorie economiche

Formazione e utilizzo della massa impegnabile
Formazione e utilizzo della massa spendibile

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
1 SERVIZI GENERALI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI											
2 AIUTI ECONOMICI INTERNAZIONALI											
1 AIUTI ECONOMICI AI PAESI IN VIA DI SVILUPPO ED IN TRANSIZIONE											
2 Aiuti all'Albania	631	0	631	0	0	301	301	0	0	331	331
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***631***	***0***	***631***	***0***	***0***	***301***	***301***	***0***	***0***	***331***	***331***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***631***	***0***	***631***	***0***	***0***	***301***	***301***	***0***	***0***	***331***	***331***
3 SERVIZI GENERALI											
3 ALTRI SERVIZI GENERALI											
1 Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale	129.958	894.346	1.024.304	885.991	550.843	87.628	638.472	8.355	335.148	42.329	377.477
2 Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale a seguito di calamit{	5.048	23.434	28.482	23.434	8.928	127	9.054	0	14.506	4.921	19.428

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*135.006*	*917.780*	*1.052.786*	*909.425*	*559.771*	*87.755*	*647.526*	*8.356*	*349.654*	*47.251*	*396.904*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*135.006*	*917.780*	*1.052.786*	*909.425*	*559.771*	*87.755*	*647.526*	*8.356*	*349.654*	*47.251*	*396.904*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	*135.637*	*917.780*	*1.053.417*	*909.425*	*559.771*	*88.056*	*647.827*	*8.356*	*349.654*	*47.581*	*397.235*
2 DIFESA											
1 DIFESA MILITARE											
1 DIFESA MILITARE											
1 Predisposizione dello strumento militare	0	438	438	373	373	0	373	65	0	0	0
12 Immobili destinati alla difesa militare	9	1.243	1.251	1.028	1.008	9	1.016	215	21	0	21
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*9*	*1.680*	*1.689*	*1.401*	*1.380*	*9*	*1.389*	*280*	*21*	*0*	*21*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*9*	*1.680*	*1.689*	*1.401*	*1.380*	*9*	*1.389*	*280*	*21*	*0*	*21*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 DIFESA CIVILE											
1 DIFESA CIVILE											
1 Spese per previsione rischi e interventi a prevenzione di calamit{	20.686	73.766	94.452	73.240	63.147	18.086	81.233	526	10.094	2.600	12.693
2 Previsione rischi e interventi a prevenzione di calamit{ nelle aree depresse	7.682	21.216	28.898	20.806	16.607	6.300	22.907	410	4.199	1.382	5.581
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***28.368***	***94.982***	***123.350***	***94.046***	***79.754***	***24.387***	***104.140***	***936***	***14.292***	***3.982***	***18.274***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***28.368***	***94.982***	***123.350***	***94.046***	***79.754***	***24.387***	***104.140***	***936***	***14.292***	***3.982***	***18.274***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***28.377***	***96.662***	***125.039***	***95.447***	***81.134***	***24.395***	***105.529***	***1.215***	***14.313***	***3.982***	***18.295***
3 ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA											
1 SERVIZI DI POLIZIA											
1 SERVIZI DI POLIZIA											
8 Strutture per settore ordine pubblico e sicurezza	49.854	90.494	140.348	89.556	76.053	25.873	101.926	939	13.502	23.981	37.484

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***49.854***	***90.494***	***140.348***	***89.556***	***76.053***	***25.873***	***101.926***	***939***	***13.502***	***23.981***	***37.484***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***49.854***	***90.494***	***140.348***	***89.556***	***76.053***	***25.873***	***101.926***	***939***	***13.502***	***23.981***	***37.484***
2 SERVIZI ANTINCENDIO											
1 SERVIZI ANTINCENDIO											
3 Realizzazione di strutture per il settore prevenzione incendi	56.390	11.932	68.322	11.918	4.128	22.523	26.651	15	7.790	33.867	41.657
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***56.390***	***11.932***	***68.322***	***11.918***	***4.128***	***22.523***	***26.651***	***15***	***7.790***	***33.867***	***41.657***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***56.390***	***11.932***	***68.322***	***11.918***	***4.128***	***22.523***	***26.651***	***15***	***7.790***	***33.867***	***41.657***
4 ISTITUZIONI PENITENZIARIE											
1 ISTITUZIONI PENITENZIARIE											
4 Interventi per edilizia penitenziaria	43.926	121.962	165.889	121.026	59.445	18.982	78.427	937	61.581	24.944	86.525
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***43.926***	***121.962***	***165.889***	***121.026***	***59.445***	***18.982***	***78.427***	***937***	***61.581***	***24.944***	***86.525***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***43.926***	***121.962***	***165.889***	***121.026***	***59.445***	***18.982***	***78.427***	***937***	***61.581***	***24.944***	***86.525***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***150.170***	***224.389***	***374.559***	***222.499***	***139.626***	***67.378***	***207.004***	***1.890***	***82.874***	***82.792***	***165.666***
4 AFFARI ECONOMICI											
2 AGRICOLTURA, SILVICOLTURA, PESCA E CACCIA											
1 AGRICOLTURA											
6 Interventi di bonifica ed opere irrigue nelle aree depresse	10.658	27.699	38.357	27.699	12.760	7.858	20.618	0	14.939	2.800	17.739
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***10.658***	***27.699***	***38.357***	***27.699***	***12.760***	***7.858***	***20.618***	***0***	***14.939***	***2.800***	***17.739***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***10.658***	***27.699***	***38.357***	***27.699***	***12.760***	***7.858***	***20.618***	***0***	***14.939***	***2.800***	***17.739***
3 COMBUSTIBILI ED ENERGIA											
5 ELETTRICITA'											
2 Interventi per impianti e fornitura di energia elettrica	0	18.189	18.189	18.216	18.216	0	18.216	-27	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***18.189***	***18.189***	***18.216***	***18.216***	***0***	***18.216***	***-27***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***18.189***	***18.189***	***18.216***	***18.216***	***0***	***18.216***	***-27***	***0***	***0***	***0***
5 TRASPORTI											
1 TRASPORTI SU GOMMA											
3 Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate	0	4.274	4.274	4.274	4.274	0	4.274	0	0	0	0
5 Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneit (conducent	0	29.772	29.772	21.605	20.887	0	20.887	8.167	718	0	718
9 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali	53.878	4.454.093	4.507.971	4.447.629	4.443.771	52.106	4.495.876	6.463	3.859	1.772	5.631

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
10 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali	23	4.359.682	4.359.704	4.353.627	4.350.084	23	4.350.107	6.055	3.543	0	3.543
12 Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse	795.425	1.312.986	2.108.411	1.312.942	1.088.758	785.383	1.874.142	44	224.184	10.041	234.225
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***849.325***	***10.160.806***	***11.010.131***	***10.140.077***	***9.907.774***	***837.512***	***10.745.285***	***20.729***	***232.303***	***11.814***	***244.117***
2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA											
5 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	23.168	340.466	363.634	332.877	270.768	22.811	293.579	7.589	62.110	357	62.466
6 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	10.784	13.714	24.498	13.202	10.528	2.502	13.030	511	2.674	8.283	10.957
7 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche a seguito di calamit{	13.919	5.540	19.459	3.800	3.787	13.919	17.706	1.740	13	0	13
8 Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	0	33.032	33.032	33.026	33.026	0	33.026	6	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***47.872***	***392.751***	***440.623***	***382.905***	***318.108***	***39.232***	***357.341***	***9.846***	***64.797***	***8.639***	***73.436***
3 TRASPORTI SU ROTAIA											
5 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	34.913	74.242	109.155	43.724	36.886	3.874	40.760	30.518	6.839	31.039	37.878
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***34.913***	***74.242***	***109.155***	***43.724***	***36.886***	***3.874***	***40.760***	***30.518***	***6.839***	***31.039***	***37.878***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***932.110***	***10.627.799***	***11.559.909***	***10.566.706***	***10.262.768***	***880.618***	***11.143.386***	***61.093***	***303.938***	***51.492***	***355.430***
8 RICERCA E SVILUPPO PER AFFARI ECONOMICI											
5 RICERCA E SVILUPPO PER TRASPORTI											
1 Studi e ricerche nel settore dei trasporti	2.039	31.542	33.581	23.304	22.494	1.951	24.445	8.238	810	88	898
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***2.039***	***31.542***	***33.581***	***23.304***	***22.494***	***1.951***	***24.445***	***8.238***	***810***	***88***	***898***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***2.039***	***31.542***	***33.581***	***23.304***	***22.494***	***1.951***	***24.445***	***8.238***	***810***	***88***	***898***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***944.807***	***10.705.229***	***11.650.036***	***10.635.925***	***10.316.237***	***890.427***	***11.206.665***	***69.304***	***319.687***	***54.380***	***374.067***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
5 TUTELA DELL'AMBIENTE											
2 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE											
1 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE											
1 Interventi per opere igienico-sanitarie	9.823	45.197	55.021	45.113	28.005	4.917	32.922	84	17.108	4.906	22.014
2 Interventi per opere igienico-sanitarie nelle aree depresse	250	3.706	3.956	3.698	3.654	250	3.904	8	44	0	44
3 Interventi per opere igienico-sanitarie a seguito di calamit{	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***10.073***	***48.903***	***58.977***	***48.811***	***31.659***	***5.167***	***36.827***	***92***	***17.152***	***4.906***	***22.058***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***10.073***	***48.903***	***58.977***	***48.811***	***31.659***	***5.167***	***36.827***	***92***	***17.152***	***4.906***	***22.058***
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
2 Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne	0	181	181	181	181	0	181	0	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***181***	***181***	***181***	***181***	***0***	***181***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***181***	***181***	***181***	***181***	***0***	***181***	***0***	***0***	***0***	***0***
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI											
1 **PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI**											
2 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	633	60.874	61.507	58.771	58.005	579	58.585	2.103	766	54	820
3 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle aree depresse	9.462	13.181	22.642	13.172	9.109	8.085	17.194	8	4.063	1.376	5.439
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	247.255	388.113	635.368	387.986	360.786	241.456	602.241	127	27.200	5.799	32.999
8 Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente nelle aree depresse	7.812	11.473	19.285	11.465	7.358	6.437	13.795	8	4.107	1.375	5.482
9 Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente a seguito di calamit{	0	2.444	2.444	2.444	2.444	0	2.444	0	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
10 Attivit{ delle Autorit{ di bacino nazionali	516	19.825	20.341	18.959	18.959	490	19.449	866	0	26	26
11 Attivit{ delle Autorit{ di bacino regionali e interregionali	0	339	339	339	339	0	339	0	0	0	0
12 Attivit{ delle Autorit{ di bacino a seguito di calamit{	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 Opere marittime a difesa di abitati e coste	12.428	129.067	141.495	127.115	100.601	10.813	111.414	1.952	26.514	1.615	28.129
14 Opere marittime a difesa di abitati e coste nelle aree depresse	12.159	77.680	89.839	77.672	73.609	3.874	77.483	8	4.063	8.285	12.348
15 Opere marittime a difesa di abitati e coste a seguito di calamit{	479	3.696	4.174	3.653	3.056	475	3.531	43	597	3	600
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***290.743***	***706.692***	***997.435***	***701.576***	***634.267***	***272.209***	***906.475***	***5.117***	***67.309***	***18.534***	***85.843***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***290.743***	***706.692***	***997.435***	***701.576***	***634.267***	***272.209***	***906.475***	***5.117***	***67.309***	***18.534***	***85.843***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
5 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE											
1 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE											
1 Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	29	183.011	183.039	178.609	178.513	26	178.540	4.402	95	2	98
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***29***	***183.011***	***183.039***	***178.609***	***178.513***	***26***	***178.540***	***4.402***	***95***	***2***	***98***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***29***	***183.011***	***183.039***	***178.609***	***178.513***	***26***	***178.540***	***4.402***	***95***	***2***	***98***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***300.845***	***938.787***	***1.239.632***	***929.176***	***844.620***	***277.403***	***1.122.023***	***9.611***	***84.556***	***23.442***	***107.998***
6 INSEDIAMENTI URBANI ED ASSETTO DEL TERRITORIO											
1 INSEDIAMENTI URBANI											
1 INSEDIAMENTI URBANI											
1 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni	165	51.116	51.281	50.285	50.083	155	50.238	832	201	10	211
2 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni nelle aree depresse	7.572	12.239	19.811	11.998	7.910	6.197	14.107	242	4.088	1.375	5.463

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
3 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni a seguito di calamit{	5.631	84.341	89.972	84.090	83.075	2.779	85.854	251	1.015	2.852	3.867
4 Edilizia residenziale	1.870	1.765.481	1.767.351	1.764.056	1.761.595	100	1.761.695	1.425	2.461	1.770	4.231
5 Edilizia popolare	10	318.112	318.122	317.869	317.844	9	317.853	243	25	2	26
6 Edilizia popolare nelle aree depresse	7.572	16.609	24.181	16.359	10.147	4.544	14.691	250	6.212	3.028	9.240
7 Edilizia popolare a seguito di calamit{	0	43	43	43	43	0	43	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***22.820***	***2.247.942***	***2.270.762***	***2.244.699***	***2.230.697***	***13.784***	***2.244.481***	***3.243***	***14.002***	***9.036***	***23.038***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***22.820***	***2.247.942***	***2.270.762***	***2.244.699***	***2.230.697***	***13.784***	***2.244.481***	***3.243***	***14.002***	***9.036***	***23.038***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 ASSETTO TERRITORIALE											
1 ASSETTO DEL TERRITORIO											
1 Indirizzo, coordinamento e normativa nei diversi settori delle opere pubbliche	5.590	57.603	63.193	52.387	44.938	5.583	50.521	5.216	7.448	7	7.456
2 Attivit{ consultiva e ispettorato tecnico in materia di lavori pubblici	63	16.130	16.193	15.058	15.050	63	15.113	1.072	8	0	8
3 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche	116.757	308.873	425.630	307.167	281.761	107.882	389.643	1.706	25.406	8.875	34.281
4 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse	53.299	304.471	357.770	304.329	233.047	13.393	246.440	142	71.282	39.906	111.188
5 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche a seguito di calamit{	109.125	84.560	193.685	84.419	35.571	53.569	89.140	142	48.848	55.556	104.404
6 Riqualificazione delle aree metropolitane	182.040	63.771	245.811	63.253	58.987	136.758	195.744	518	4.266	45.283	49.549
7 Riqualificazione delle aree metropolitane nelle aree depresse	7.000	11.602	18.602	4.602	57	0	57	7.000	4.546	7.000	11.546

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
9 Spese per la predisposizione di progetti di finanziamento per l'assetto territoriale nelle aree depresse	0	0	0	0	0	-5.025	-5.025	0	0	5.025	5.025
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***473.874***	***847.010***	***1.320.885***	***831.215***	***669.410***	***312.223***	***981.633***	***15.796***	***161.804***	***161.652***	***323.456***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***473.874***	***847.010***	***1.320.885***	***831.215***	***669.410***	***312.223***	***981.633***	***15.796***	***161.804***	***161.652***	***323.456***
3 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO											
1 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO											
1 Interventi finanziari e tecnici per l'approvvigionamento idrico	16.741	60.225	76.966	59.817	57.993	6.286	64.279	407	1.824	10.456	12.280
2 Interventi finanziari per approvvigionamento idrico nelle aree depresse	250	3.275	3.525	3.275	3.232	250	3.482	0	44	0	44
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***16.991***	***63.500***	***80.492***	***63.093***	***61.225***	***6.536***	***67.761***	***407***	***1.868***	***10.456***	***12.323***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***16.991***	***63.500***	***80.492***	***63.093***	***61.225***	***6.536***	***67.761***	***407***	***1.868***	***10.456***	***12.323***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
5 RICERCA E SVILUPPO PER GLI INSEDIAMENTI URBANI E L'ASSETTO DEL TERRITORIO											
1 RICERCA E SVILUPPO PER GLI INSEDIAMENTI URBANI E L'ASSETTO DEL TERRITORIO											
1 Studi e sperimentazioni in materia di insediamenti urbani e assetto del territorio	149.890	252.052	401.942	251.911	179.958	134.681	314.639	141	71.953	15.209	87.162
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***149.890***	***252.052***	***401.942***	***251.911***	***179.958***	***134.681***	***314.639***	***141***	***71.953***	***15.209***	***87.162***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***149.890***	***252.052***	***401.942***	***251.911***	***179.958***	***134.681***	***314.639***	***141***	***71.953***	***15.209***	***87.162***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***663.576***	***3.410.504***	***4.074.080***	***3.390.918***	***3.141.291***	***467.223***	***3.608.514***	***19.586***	***249.627***	***196.352***	***445.980***
7 SANITA'											
6 SANITA' NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 SANITA' NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
3 Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria	9	65.106	65.115	64.905	64.884	9	64.893	201	21	0	21
4 Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria a seguito di calamit(	1.800	5.300	7.100	5.300	2.891	30	2.921	0	2.408	1.770	4.178

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*1.809*	*70.406*	*72.215*	*70.205*	*67.776*	*39*	*67.815*	*201*	*2.429*	*1.770*	*4.199*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*1.809*	*70.406*	*72.215*	*70.205*	*67.776*	*39*	*67.815*	*201*	*2.429*	*1.770*	*4.199*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	*1.809*	*70.406*	*72.215*	*70.205*	*67.776*	*39*	*67.815*	*201*	*2.429*	*1.770*	*4.199*
8 ATTIVITA' RICREATIVE, CULTURALI E RELIGIOSE											
2 SERVIZI CULTURALI											
1 SERVIZI CULTURALI											
1 Tutela e conservazione dei beni architettonici e monumentali	1	3.561	3.562	3.161	3.161	0	3.161	400	0	1	1
14 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a cura dei Lavori Pubblici	65.016	196.788	261.804	196.180	151.122	9	151.131	608	45.058	65.007	110.065
15 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico nelle aree depresse	12.434	18.321	30.755	18.112	11.354	7.992	19.346	209	6.758	4.442	11.200
16 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a seguito di calamit(	3.038	19.112	22.150	18.911	11.568	88	11.656	201	7.343	2.950	10.293

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
19 Strutture per manifestazioni culturali	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***80.489***	***237.782***	***318.271***	***236.363***	***177.205***	***8.088***	***185.293***	***1.419***	***59.159***	***72.401***	***131.559***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***80.489***	***237.782***	***318.271***	***236.363***	***177.205***	***8.088***	***185.293***	***1.419***	***59.159***	***72.401***	***131.559***
4 SERVIZI RELIGIOSI E ALTRI SERVIZI PER LA COLLETTIVITA'											
1 SERVIZI RELIGIOSI E ALTRI SERVIZI PER LA COLLETTIVITA'											
2 Interventi per edilizia di culto	58	20.089	20.147	19.687	19.687	58	19.744	402	0	0	0
3 Interventi per edilizia di culto a seguito di calamit{	1.832	11.323	13.155	11.323	5.588	61	5.650	0	5.735	1.770	7.505
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***1.889***	***31.412***	***33.302***	***31.010***	***25.275***	***119***	***25.394***	***403***	***5.735***	***1.770***	***7.505***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***1.889***	***31.412***	***33.302***	***31.010***	***25.275***	***119***	***25.394***	***403***	***5.735***	***1.770***	***7.505***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***82.378***	***269.194***	***351.572***	***267.373***	***202.480***	***8.207***	***210.687***	***1.821***	***64.893***	***74.171***	***139.064***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
9 ISTRUZIONE											
8 ISTRUZIONE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 ISTRUZIONE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 Interventi per l'edilizia scolastica	2.775	48.563	51.338	46.977	38.548	491	39.039	1.586	8.429	2.284	10.713
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***2.775***	***48.563***	***51.338***	***46.977***	***38.548***	***491***	***39.039***	***1.586***	***8.429***	***2.284***	***10.713***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***2.775***	***48.563***	***51.338***	***46.977***	***38.548***	***491***	***39.039***	***1.586***	***8.429***	***2.284***	***10.713***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***2.775***	***48.563***	***51.338***	***46.977***	***38.548***	***491***	***39.039***	***1.586***	***8.429***	***2.284***	***10.713***
10 PROTEZIONE SOCIALE											
1 MALATTIA ED INVALIDITA'											
2 INVALIDITA'											
1 Trasferimenti e spese per le pensioni di invalidit{ civile	0	7.726	7.726	3.647	3.647	0	3.647	4.079	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***7.726***	***7.726***	***3.647***	***3.647***	***0***	***3.647***	***4.079***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***7.726***	***7.726***	***3.647***	***3.647***	***0***	***3.647***	***4.079***	***0***	***0***	***0***
2 VECCHIAIA											
1 VECCHIAIA											
7 Erogazioni e rimborsi per pensioni privilegiate e militari nonch! trattamenti provvisori	0	9.413	9.413	5.334	5.334	0	5.334	4.079	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***9.413***	***9.413***	***5.334***	***5.334***	***0***	***5.334***	***4.079***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***9.413***	***9.413***	***5.334***	***5.334***	***0***	***5.334***	***4.079***	***0***	***0***	***0***
4 FAMIGLIA											
1 FAMIGLIA											
1 Trasferimenti e assistenza alle famiglie per protezione sociale	0	58	58	57	57	0	57	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***58***	***58***	***57***	***57***	***0***	***57***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***58***	***58***	***57***	***57***	***0***	***57***	***0***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
6 ALLOGGI											
1 ALLOGGI											
1 Sussidi alle famiglie a sostegno dei costi per alloggi	0	700.000	700.000	700.000	700.000	0	700.000	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***700.000***	***700.000***	***700.000***	***700.000***	***0***	***700.000***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***700.000***	***700.000***	***700.000***	***700.000***	***0***	***700.000***	***0***	***0***	***0***	***0***
9 PROTEZIONE SOCIALE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 PROTEZIONE SOCIALE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
3 Interventi per la ricostruzione e indennizzi per calamit{	2.616	3.038	5.655	2.945	1,945	516	2.462	93	1.000	2.100	3.100
6 Ricostruzione post bellica	197	24.969	25.166	26.201	25.325	173	25.497	-1.232	877	24	901
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***2.813***	***28.008***	***30.821***	***29.146***	***27.270***	***689***	***27.959***	***-1.139***	***1.877***	***2.124***	***4.001***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***2.813***	***28.008***	***30.821***	***29.146***	***27.270***	***689***	***27.959***	***-1.139***	***1.877***	***2.124***	***4.001***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	*2.813*	*745.204*	*748.017*	*738.185*	*736.309*	*689*	*736.998*	*7.019*	*1.877*	*2.124*	*4.001*
TOTALE AMMINISTRAZIONE	*2.313.188*	*17.426.718*	*19.739.906*	*17.306.130*	*16.127.791*	*1.824.308*	*17.952.100*	*120.589*	*1.178.339*	*488.879*	*1.667.218*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
1 SERVIZI GENERALI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI												
2 AIUTI ECONOMICI INTERNAZIONALI												
1 AIUTI ECONOMICI AI PAESI IN VIA DI SVILUPPO ED IN TRANSIZIONE												
2 Aiuti all'Albania	0	631	631	400	0	301	301	0	0	0	0	331
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***631***	***631***	***400***	***0***	***301***	***301***	***0***	***0***	***0***	***0***	***331***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***631***	***631***	***400***	***0***	***301***	***301***	***0***	***0***	***0***	***0***	***331***
3 SERVIZI GENERALI												
3 ALTRI SERVIZI GENERALI												
1 Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale	891.842	1.021.800	1.916.146	764.214	131.037	388.021	519.058	48.475	419.806	551.330	971.136	1.348.613
2 Realizzazione, ricostruzione e manutenzione di opere di edilizia demaniale a seguito di calamit{	38.183	43.231	66.665	22.425	3.702	13.517	17.219	2.385	5.226	22.408	27.634	47.061

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*930.025*	*1.065.030*	*1.982.811*	*786.639*	*134.739*	*401.538*	*536.277*	*50.859*	*425.031*	*573.738*	*998.770*	*1.395.674*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*930.025*	*1.065.030*	*1.982.811*	*786.639*	*134.739*	*401.538*	*536.277*	*50.859*	*425.031*	*573.738*	*998.770*	*1.395.674*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	*930.025*	*1.065.662*	*1.983.442*	*787.039*	*134.739*	*401.838*	*536.578*	*50.859*	*425.031*	*573.738*	*998.770*	*1.396.004*
2 DIFESA												
1 DIFESA MILITARE												
1 DIFESA MILITARE												
1 Predisposizione dello strumento militare	28	28	466	462	370	8	378	65	3	21	23	23
12 Immobili destinati alla difesa militare	342	350	1.593	1.395	822	264	1.086	258	185	43	228	249
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*370*	*379*	*2.059*	*1.857*	*1.192*	*272*	*1.464*	*323*	*188*	*64*	*252*	*272*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*370*	*379*	*2.059*	*1.857*	*1.192*	*272*	*1.464*	*323*	*188*	*64*	*252*	*272*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
2 DIFESA CIVILE												
1 DIFESA CIVILE												
1 Spese per previsione rischi e interventi a prevenzione di calamit{	60.789	81.475	155.241	76.842	27.942	32.305	60.247	2.880	35.205	44.216	79.421	92.114
2 Previsione rischi e interventi a prevenzione di calamit{ nelle aree depresse	7.185	14.867	36.083	21.595	10.249	5.693	15.942	2	6.359	8.199	14.558	20.138
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***67.974***	***96.342***	***191.324***	***98.437***	***38.190***	***37.998***	***76.189***	***2.882***	***41.563***	***52.415***	***93.979***	***112.253***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***67.974***	***96.342***	***191.324***	***98.437***	***38.190***	***37.998***	***76.189***	***2.882***	***41.563***	***52.415***	***93.979***	***112.253***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***68.344***	***96.721***	***193.383***	***100.294***	***39.383***	***38.270***	***77.653***	***3.205***	***41.751***	***52.479***	***94.230***	***112.525***
3 ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA												
1 SERVIZI DI POLIZIA												
1 SERVIZI DI POLIZIA												
8 Strutture per settore ordine pubblico e sicurezza	245.344	295.199	385.693	158.536	46.926	68.641	115.567	31.883	29.127	171.632	200.759	238.242

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	245.344	***295.199***	***385.693***	***158.536***	***46.926***	***68.641***	***115.567***	***31.883***	***29.127***	***171.632***	***200.759***	***238.242***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	245.344	***295.199***	***385.693***	***158.536***	***46.926***	***68.641***	***115.567***	***31.883***	***29.127***	***171.632***	***200.759***	***238.242***
2 SERVIZI ANTINCENDIO												
1 SERVIZI ANTINCENDIO												
3 Realizzazione di strutture per il settore prevenzione incendi												
	217.276	273.666	285.598	68.996	2.213	45.121	47.333	7.104	1.915	187.589	189.504	231.161
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	217.276	***273.666***	***285.598***	***68.996***	***2.213***	***45.121***	***47.333***	***7.104***	***1.915***	***187.589***	***189.504***	***231.161***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	217.276	***273.666***	***285.598***	***68.996***	***2.213***	***45.121***	***47.333***	***7.104***	***1.915***	***187.589***	***189.504***	***231.161***
4 ISTITUZIONI PENITENZIARIE												
1 ISTITUZIONI PENITENZIARIE												
4 Interventi per edilizia penitenziaria												
	312.670	356.596	478.559	146.708	31.398	58.968	90.366	3.701	28.047	269.919	297.966	384.492

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	312.670	***356.596***	***478.559***	***146.708***	***31.398***	***58.968***	***90.366***	***3.701***	***28.047***	***269.919***	***297.966***	***384.492***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	312.670	***356.596***	***478.559***	***146.708***	***31.398***	***58.968***	***90.366***	***3.701***	***28.047***	***269.919***	***297.966***	***384.492***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	775.290	***925.461***	***1.149.850***	***374.240***	***80.537***	***172.729***	***253.266***	***42.689***	***59.089***	***629.140***	***688.229***	***853.895***
4 AFFARI ECONOMICI												
2 AGRICOLTURA, SILVICOLTURA, PESCA E CACCIA												
1 AGRICOLTURA												
6 Interventi di bonifica ed opere irrigue nelle aree depresse												
	5.000	15.658	43.357	27.699	1.384	5.776	7.160	0	11.376	7.082	18.458	36.197
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	5.000	***15.658***	***43.357***	***27.699***	***1.384***	***5.776***	***7.160***	***0***	***11.376***	***7.082***	***18.458***	***36.197***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	5.000	***15.658***	***43.357***	***27.699***	***1.384***	***5.776***	***7.160***	***0***	***11.376***	***7.082***	***18.458***	***36.197***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
3 COMBUSTIBILI ED ENERGIA												
5 ELETTRICITA'												
2 Interventi per impianti e fornitura di energia elettrica	73.057	73.057	91.246	11.826	6.310	4.226	10.536	9.227	11.906	59.577	71.483	71.483
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***73.057***	***73.057***	***91.246***	***11.826***	***6.310***	***4.226***	***10.536***	***9.227***	***11.906***	***59.577***	***71.483***	***71.483***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***73.057***	***73.057***	***91.246***	***11.826***	***6.310***	***4.226***	***10.536***	***9.227***	***11.906***	***59.577***	***71.483***	***71.483***
5 TRASPORTI												
1 TRASPORTI SU GOMMA												
3 Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate	0	0	4.274	4.274	4.274	0	4.274	0	0	0	0	0
6 Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneit{ conducent	27.671	27.671	57.443	22.645	2.105	6.346	8.451	9.262	18.782	20.231	39.012	39.730
9 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali	6.588.707	6.642.585	11.096.678	2.594.417	259.592	2.332.066	2.591.658	6.265	4.184.179	4.308.945	8.493.124	8.498.755
10 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali	6.499.779	6.499.801	10.859.483	2.529.168	327.604	2.192.962	2.520.566	6.081	4.022.480	4.306.813	8.329.294	8.332.836

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
12 Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse	493.393	1.288.818	2.601.804	1.032.973	3.238	458.319	461.557	89	1.085.520	820.412	1.905.932	2.140.158
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***13.609.551***	***14.458.876***	***24.619.682***	***6.183.476***	***596.812***	***4.989.693***	***5.586.505***	***21.697***	***9.310.962***	***9.456.401***	***18.767.363***	***19.011.480***
2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA												
5 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	493.659	516.827	857.293	296.668	84.749	115.496	200.245	63.334	186.019	345.229	531.248	593.714
6 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	12.079	22.863	36.577	17.153	3.287	1.797	5.084	2.312	7.241	10.984	18.224	29.181
7 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche a seguito di calamit{	1.695	15.614	21.154	6.968	3.604	994	4.599	1.870	182	14.489	14.672	14.685
8 Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	27.248	27.248	60.280	32.157	11.693	13.549	25.242	147	21.333	13.557	34.890	34.890
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***534.681***	***582.553***	***975.304***	***352.946***	***103.334***	***131.837***	***235.170***	***67.664***	***214.775***	***384.259***	***599.034***	***672.470***
3 TRASPORTI SU ROTAIA												
5 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	80.285	115.198	189.440	70.369	1.207	21.868	23.075	30.570	35.679	62.239	97.917	135.795

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***80.285***	***115.198***	***189.440***	***70.369***	***1.207***	***21.868***	***23.075***	***30.570***	***35.679***	***62.239***	***97.917***	***135.795***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***14.224.516***	***15.156.627***	***25.784.426***	***6.606.791***	***701.353***	***5.143.397***	***5.844.750***	***119.931***	***9.561.415***	***9.902.900***	***19.464.314***	***19.819.745***
8 RICERCA E SVILUPPO PER AFFARI ECONOMICI												
5 RICERCA E SVILUPPO PER TRASPORTI												
1 Studi e ricerche nel settore dei trasporti	27.898	29.937	61.479	26.509	3.634	7.129	10.764	9.249	18.859	21.709	40.569	41.467
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***27.898***	***29.937***	***61.479***	***26.509***	***3.634***	***7.129***	***10.764***	***9.249***	***18.859***	***21.709***	***40.569***	***41.467***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***27.898***	***29.937***	***61.479***	***26.509***	***3.634***	***7.129***	***10.764***	***9.249***	***18.859***	***21.709***	***40.569***	***41.467***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***14.330.472***	***15.275.279***	***25.980.508***	***6.672.825***	***712.681***	***5.160.529***	***5.873.209***	***138.407***	***9.603.557***	***9.991.268***	***19.594.825***	***19.968.892***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
5 TUTELA DELL'AMBIENTE												
2 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE												
1 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE												
1 Interventi per opere igienico-sanitarie	118.365	128.188	173.385	52.935	3.824	18.712	22.537	14.701	24.180	89.953	114.133	136.147
2 Interventi per opere igienico-sanitarie nelle aree depresse	5.139	5.389	9.095	4.566	114	1.652	1.767	27	3.540	3.718	7.258	7.302
3 Interventi per opere igienico-sanitarie a seguito di calamit{	395	395	395	200	0	0	0	395	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***123.899***	***133.973***	***182.876***	***57.701***	***3.939***	***20.364***	***24.303***	***15.124***	***27.720***	***93.671***	***121.392***	***143.449***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***123.899***	***133.973***	***182.876***	***57.701***	***3.939***	***20.364***	***24.303***	***15.124***	***27.720***	***93.671***	***121.392***	***143.449***
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
2 Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne	61	61	242	242	97	28	125	21	84	12	96	96

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	61	***61***	***242***	***242***	***97***	***28***	***125***	***21***	***84***	***12***	***96***	***96***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	61	***61***	***242***	***242***	***97***	***28***	***125***	***21***	***84***	***12***	***96***	***96***
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
1 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
2 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	17.774	18.407	79.281	71.133	45.848	17.001	62.850	527	12.157	2.927	15.084	15.904
3 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle aree depresse	6.565	16.027	29.207	13.239	1.932	6.504	8.436	41	7.177	8.114	15.291	20.731
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	171.531	418.786	806.899	363.599	62.103	287.637	349.739	11.998	298.683	113.480	412.163	445.162
8 Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente nelle aree depresse	6.557	14.369	25.842	11.520	1.688	4.768	6.455	31	5.670	8.203	13.874	19.355
9 Assetto idrogeologico per la tutela dell'ambiente a seguito di calamit{	363	363	2.807	2.660	2.444	0	2.444	0	0	363	363	363
10 Attivit{ delle Autorit{ di bacino nazionali	12.354	12.870	32.695	27.090	18.193	5.516	23.709	1.317	765	6.878	7.643	7.669

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
11 Attivit{ delle Autorit{ di bacino regionali e interregionali	1.045	1.045	1.385	1.165	241	53	293	909	99	84	183	183
12 Attivit{ delle Autorit{ di bacino a seguito di calamit{	612	612	612	612	0	0	0	0	0	612	612	612
13 Opere marittime a difesa di abitati e coste	232.852	245.280	374.347	112.983	25.491	51.546	77.037	27.661	75.110	166.410	241.520	269.649
14 Opere marittime a difesa di abitati e coste nelle aree depresse	340.065	352.224	429.904	139.442	1.678	125.315	126.993	27	71.931	218.605	290.536	302.884
15 Opere marittime a difesa di abitati e coste a seguito di calamit{	3.549	4.027	7.723	6.119	236	330	566	1.619	2.820	2.118	4.937	5.537
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***793.268***	***1.084.010***	***1.790.703***	***749.563***	***159.854***	***498.668***	***658.523***	***44.130***	***474.412***	***527.795***	***1.002.207***	***1.088.050***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***793.268***	***1.084.010***	***1.790.703***	***749.563***	***159.854***	***498.668***	***658.523***	***44.130***	***474.412***	***527.795***	***1.002.207***	***1.088.050***
5 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE												
1 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE												
1 Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	71.469	71.498	254.509	185.426	124.410	24.119	148.528	5.350	54.104	46.429	100.533	100.631

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	71.469	***71.498***	***254.509***	***185.426***	***124.410***	***24.119***	***148.528***	***5.350***	***54.104***	***46.429***	***100.533***	***100.631***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	71.469	***71.498***	***254.509***	***185.426***	***124.410***	***24.119***	***148.528***	***5.350***	***54.104***	***46.429***	***100.533***	***100.631***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	988.697	***1.289.542***	***2.228.329***	***992.931***	***288.300***	***543.179***	***831.479***	***64.624***	***556.320***	***667.908***	***1.224.228***	***1.332.226***
6 INSEDIAMENTI URBANI ED ASSETTO DEL TERRITORIO												
1 INSEDIAMENTI URBANI												
1 INSEDIAMENTI URBANI												
1 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni												
	28.672	28.837	79.953	38.907	30.948	6.316	37.263	218	19.135	23.125	42.261	42.472
2 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni nelle aree depresse												
	6.637	14.209	26.448	12.310	2.441	4.808	7.249	288	5.469	7.979	13.449	18.911
3 Interventi e contributi finanziari per la costruzione di abitazioni a seguito di calamit{												
	857.643	863.274	947.615	369.959	2.447	336.347	338.794	18.300	80.627	506.026	586.654	590.521
4 Edilizia residenziale												
	1.008.857	1.010.727	2.776.208	2.260.672	1.617.939	625.452	2.243.391	11.814	143.657	373.116	516.773	521.004

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
5 Edilizia popolare	665.696	665.706	983.818	324.154	111.004	173.058	284.062	13.773	206.840	479.117	685.957	685.983
6 Edilizia popolare nelle aree depresse	13.807	21.379	37.988	16.828	2.972	5.008	7.980	349	7.175	13.244	20.419	29.659
7 Edilizia popolare a seguito di calamit{	261	261	304	115	14	0	14	46	29	216	244	244
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***2.581.573***	***2.604.393***	***4.852.335***	***3.022.945***	***1.767.765***	***1.150.989***	***2.918.754***	***44.787***	***462.932***	***1.402.823***	***1.865.755***	***1.888.793***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***2.581.573***	***2.604.393***	***4.852.335***	***3.022.945***	***1.767.765***	***1.150.989***	***2.918.754***	***44.787***	***462.932***	***1.402.823***	***1.865.755***	***1.888.793***
2 ASSETTO TERRITORIALE												
1 ASSETTO DEL TERRITORIO												
1 Indirizzo, coordinamento e normativa nei diversi settori delle opere pubbliche	4.082	9.672	67.275	58.946	39.956	7.081	47.036	5.949	4.983	1.852	6.834	14.290
2 Attivit{ consultiva e ispettorato tecnico in materia di lavori pubblici	5.440	5.502	21.633	14.237	8.945	2.937	11.882	2.586	6.106	1.051	7.157	7.165
3 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche	213.296	330.053	638.926	301.030	65.719	204.998	270.717	12.759	216.042	105.126	321.168	355.449

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
4 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche nelle aree depresse	878.949	932.249	1.236.719	379.023	9.758	330.653	340.411	192	223.289	561.639	784.928	896.116
5 Interventi tecnici e finanziari, per l'assetto territoriale comprese le opere idrauliche a seguito di calamit{	685.681	794.806	879.367	143.324	2.678	111.067	113.745	15.688	32.893	612.637	645.530	749.934
6 Riqualificazione delle aree metropolitane	364.607	546.648	610.419	310.507	9.674	236.995	246.669	615	49.313	264.273	313.586	363.135
7 Riqualificazione delle aree metropolitane nelle aree depresse	334.752	341.752	353.355	113.370	0	16.658	16.658	7.000	57	318.094	318.151	329.697
9 Spese per la predisposizione di progetti di finanziamento per l'assetto territoriale nelle aree depresse	5.025	5.025	5.025	5.025	0	0	0	0	0	0	0	5.025
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***2.491.833***	***2.965.708***	***3.812.718***	***1.325.463***	***136.728***	***910.389***	***1.047.117***	***44.790***	***532.682***	***1.864.672***	***2.397.355***	***2.720.810***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***2.491.833***	***2.965.708***	***3.812.718***	***1.325.463***	***136.728***	***910.389***	***1.047.117***	***44.790***	***532.682***	***1.864.672***	***2.397.355***	***2.720.810***
3 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO												
1 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO												
1 Interventi finanziari e tecnici per l'approvvigionamento idrico	88.523	105.265	165.490	75.009	25.866	30.735	56.601	13.804	32.127	50.678	82.805	95.085

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
2 Interventi finanziari per approvvigionamento idrico nelle aree depresse												
	4.781	5.031	8.307	3.840	7	1.496	1.503	0	3.225	3.535	6.760	6.803
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	93.305	***110.296***	***173.796***	***78.849***	***25.873***	***32.231***	***58.104***	***13.804***	***35.352***	***54.213***	***89.565***	***101.888***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	93.305	***110.296***	***173.796***	***78.849***	***25.873***	***32.231***	***58.104***	***13.804***	***35.352***	***54.213***	***89.565***	***101.888***
5 RICERCA E SVILUPPO PER GLI INSEDIAMENTI URBANI E L'ASSETTO DEL TERRITORIO												
1 RICERCA E SVILUPPO PER GLI INSEDIAMENTI URBANI E L'ASSETTO DEL TERRITORIO												
1 Studi e sperimentazioni in materia di insediamenti urbani e assetto del territorio												
	63.598	213.488	465.540	198.973	22.238	157.072	179.310	1.864	157.720	39.484	197.204	284.367
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	63.598	***213.488***	***465.540***	***198.973***	***22.238***	***157.072***	***179.310***	***1.864***	***157.720***	***39.484***	***197.204***	***284.367***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	63.598	***213.488***	***465.540***	***198.973***	***22.238***	***157.072***	***179.310***	***1.864***	***157.720***	***39.484***	***197.204***	***284.367***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	5.230.309	***5.893.885***	***9.304.389***	***4.626.230***	***1.952.604***	***2.250.682***	***4.203.286***	***105.245***	***1.188.687***	***3.361.192***	***4.549.879***	***4.995.859***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
7 SANITA'												
6 SANITA' NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 SANITA' NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
3 Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria	61.126	61.135	126.241	53.991	1.360	2.358	3.719	247	63.524	58.730	122.254	122.275
4 Realizzazione e interventi finanziari per l'edilizia sanitaria a seguito di calamit{	394	2.194	7.494	1.397	261	264	525	0	2.631	160	2.790	6.969
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***61.520***	***63.329***	***133.735***	***55.388***	***1.621***	***2.623***	***4.244***	***247***	***66.155***	***58.890***	***125.045***	***129.244***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***61.520***	***63.329***	***133.735***	***55.388***	***1.621***	***2.623***	***4.244***	***247***	***66.155***	***58.890***	***125.045***	***129.244***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***61.520***	***63.329***	***133.735***	***55.388***	***1.621***	***2.623***	***4.244***	***247***	***66.155***	***58.890***	***125.045***	***129.244***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
8 ATTIVITA' RICREATIVE, CULTURALI E RELIGIOSE												
2 SERVIZI CULTURALI												
1 SERVIZI CULTURALI												
1 Tutela e conservazione dei beni architettonici e monumentali	205	205	3.766	3.690	3.014	43	3.057	494	147	68	214	215
14 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a cura dei Lavori Pubblici	186.115	251.131	447.919	205.390	46.858	56.866	103.723	5.431	104.264	124.435	228.699	338.765
15 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico nelle aree depresse	8.708	21.142	39.462	19.125	3.950	6.361	10.311	266	7.404	10.281	17.685	28.884
16 Opere a tutela del patrimonio storico e artistico a seguito di calamit{	57.609	60.647	79.759	26.254	2.907	16.913	19.820	5.858	8.661	35.128	43.788	54.081
19 Strutture per manifestazioni culturali	9.848	9.848	9.848	9.796	0	7.811	7.811	0	0	2.037	2.037	2.037
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***262.484***	***342.973***	***580.755***	***264.255***	***56.730***	***87.994***	***144.723***	***12.049***	***120.475***	***171.948***	***292.423***	***423.982***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***262.484***	***342.973***	***580.755***	***264.255***	***56.730***	***87.994***	***144.723***	***12.049***	***120.475***	***171.948***	***292.423***	***423.982***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
4 SERVIZI RELIGIOSI E ALTRI SERVIZI PER LA COLLETTIVITA'												
1 SERVIZI RELIGIOSI E ALTRI SERVIZI PER LA COLLETTIVITA'												
2 Interventi per edilizia di culto	14.954	15.012	35.101	20.707	4.425	686	5.111	521	15.262	14.207	29.469	29.469
3 Interventi per edilizia di culto a seguito di calamit{	56.120	57.951	69.274	23.192	2.318	17.068	19.385	5.630	3.271	33.484	36.755	44.260
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***71.074***	***72.963***	***104.376***	***43.899***	***6.743***	***17.753***	***24.496***	***6.151***	***18.532***	***47.691***	***66.223***	***73.728***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***71.074***	***72.963***	***104.376***	***43.899***	***6.743***	***17.753***	***24.496***	***6.151***	***18.532***	***47.691***	***66.223***	***73.728***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***333.558***	***415.936***	***685.131***	***308.154***	***63.472***	***105.747***	***169.219***	***18.200***	***139.008***	***219.639***	***358.647***	***497.711***
9 ISTRUZIONE												
8 ISTRUZIONE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 ISTRUZIONE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 Interventi per l'edilizia scolastica	85.026	87.801	136.363	38.827	3.319	5.788	9.107	2.746	35.229	78.568	113.797	124.510

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	85.026	***87.801***	***136.363***	***38.827***	***3.319***	***5.788***	***9.107***	***2.746***	***35.229***	***78.568***	***113.797***	***124.510***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	85.026	***87.801***	***136.363***	***38.827***	***3.319***	***5.788***	***9.107***	***2.746***	***35.229***	***78.568***	***113.797***	***124.510***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	85.026	***87.801***	***136.363***	***38.827***	***3.319***	***5.788***	***9.107***	***2.746***	***35.229***	***78.568***	***113.797***	***124.510***
10 PROTEZIONE SOCIALE												
1 MALATTIA ED INVALIDITA'												
2 INVALIDITA'												
1 Trasferimenti e spese per le pensioni di invalidit[civile												
	1.392	1.392	9.118	9.011	3.023	895	3.918	4.216	624	359	983	983
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	1.392	***1.392***	***9.118***	***9.011***	***3.023***	***895***	***3.918***	***4.216***	***624***	***359***	***983***	***983***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	1.392	***1.392***	***9.118***	***9.011***	***3.023***	***895***	***3.918***	***4.216***	***624***	***359***	***983***	***983***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 VECCHIAIA												
1 VECCHIAIA												
7 Erogazioni e rimborsi per pensioni privilegiate e militari nonchè trattamenti provvisori												
	3.071	3.071	12.483	10.690	3.023	2.574	5.597	4.216	2.311	359	2.670	2.670
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	3.071	***3.071***	***12.483***	***10.690***	***3.023***	***2.574***	***5.597***	***4.216***	***2.311***	***359***	***2.670***	***2.670***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	3.071	***3.071***	***12.483***	***10.690***	***3.023***	***2.574***	***5.597***	***4.216***	***2.311***	***359***	***2.670***	***2.670***
4 FAMIGLIA												
1 FAMIGLIA												
1 Trasferimenti e assistenza alle famiglie per protezione sociale												
	11	11	68	62	50	10	61	0	7	0	7	7
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	11	***11***	***68***	***62***	***50***	***10***	***61***	***0***	***7***	***0***	***7***	***7***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	11	***11***	***68***	***62***	***50***	***10***	***61***	***0***	***7***	***0***	***7***	***7***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*) (2+13)	(14) **Massa spendibile**	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
6 ALLOGGI												
1 ALLOGGI												
1 Sussidi alle famiglie a sostegno dei costi per alloggi	152.780	152.780	852.780	700.000	547.220	152.780	700.000	0	152.780	0	152.780	152.780
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***152.780***	***152.780***	***852.780***	***700.000***	***547.220***	***152.780***	***700.000***	***0***	***152.780***	***0***	***152.780***	***152.780***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***152.780***	***152.780***	***852.780***	***700.000***	***547.220***	***152.780***	***700.000***	***0***	***152.780***	***0***	***152.780***	***152.780***
9 PROTEZIONE SOCIALE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 PROTEZIONE SOCIALE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
3 Interventi per la ricostruzione e indennizzi per calamit{	179	2.796	5.834	3.132	1.744	336	2.080	40	202	413	615	3.715
6 Ricostruzione post bellica	71.667	71.864	96.833	20.061	15.884	812	16.696	5.233	9.441	64.563	74.004	74.905
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***71.846***	***74.660***	***102.667***	***23.193***	***17.628***	***1.148***	***18.775***	***5.273***	***9.642***	***64.976***	***74.619***	***78.619***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	71.846	*74.660*	*102.667*	*23.193*	*17.628*	*1.148*	*18.775*	*5.273*	*9.642*	*64.976*	*74.619*	*78.619*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	229.099	*231.912*	*977.116*	*742.956*	*570.945*	*157.406*	*728.351*	*13.706*	*165.364*	*65.695*	*231.058*	*235.059*
TOTALE AMMINISTRAZIONE												
	23.032.339	*25.345.527*	*42.772.246*	*14.698.884*	*3.847.600*	*8.838.792*	*12.686.392*	*439.929*	*12.280.191*	*15.698.516*	*27.978.707*	*29.645.925*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

INDICATORI FINANZIARI
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Valori percentuali

TITOLO / CATEGORIA	Incremento o decremento residui	Impegni comp / Stanz.Def.Comp.	Impegni totali / Massa impegnabile	Economie comp / Stanz.Def.Comp.	Pagamenti totali / Autorizzazioni di cassa	Pagamenti totali / Massa spendibile	Autorizzazioni di cassa / Massa spendibile	Velocità smaltimento residui: Pagamenti residui / Residui iniziali	Incidenza residui stanz.: Totale Res. "F" / Stanz.Def. Comp.	Velocità gestione della spesa: Pagamenti comp./ Impegni comp.
(*)	[(23-13) /13] * 100	(5 / 2) * 100	(7 / 3) * 100	(8 / 2) * 100	(18 / 15) * 100	(18 / 14) * 100	(15 / 14) * 100	(17 / 13) * 100	(11 / 2) * 100	(16 / 5) * 100
1 TITOLO I - Parte corrente										
01 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	1,05%	85,90%	86,36%	9,05%	90,76%	84,82%	93,46%	100,40%	5,05%	97,00%
02 CONSUMI INTERMEDI	-3,77%	88,51%	88,51%	11,49%	69,97%	38,16%	54,53%	43,35%	0,00%	36,20%
03 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	-74,35%	65,43%	71,21%	34,57%	66,00%	65,56%	99,34%	82,45%	0,00%	98,82%
04-05-06-07 TRASFERIMENTI	-20,46%	100,01%	100,01%	-0,01%	96,86%	66,01%	68,15%	46,47%	0,00%	79,96%
09 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	-75,07%	100,00%	100,00%	0,00%	31,50%	31,50%	100,00%	39,35%	0,00%	0,00%
12 ALTRE USCITE CORRENTI	1335,38%	99,36%	99,36%	0,64%	50,76%	50,05%	98,60%	78,01%	0,00%	49,37%
TOTALE TITOLO 1	*-18,16%*	*98,06%*	*98,06%*	*1,51%*	*94,52%*	*65,22%*	*69,01%*	*46,89%*	*0,43%*	*79,10%*
2 TITOLO II - Conto capitale										
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	5,45%	69,49%	68,80%	0,94%	73,78%	25,26%	34,24%	31,62%	42,62%	16,31%
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	26,73%	97,46%	97,01%	0,37%	87,80%	23,93%	27,25%	34,57%	2,91%	8,35%
TOTALE TITOLO 2	*20,40%*	*91,23%*	*89,48%*	*0,50%*	*83,37%*	*24,29%*	*29,13%*	*33,70%*	*11,75%*	*9,70%*
SPESA FINALE	*16,97%*	*92,55%*	*90,94%*	*0,69%*	*86,31%*	*29,66%*	*34,37%*	*34,87%*	*9,57%*	*23,86%*

(*) La barra delle formule fa riferimento ai numeri delle colonne dei report "Massa Impegnabile" e "Massa Spendibile"

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE [a]
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(1) Residui iniziali di stanziamento *	(2) Stanziamenti definitivi di competenza *	(3) Massa impegnabile (1 + 2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) *	(5) Impegni effettivi: Impegni in conto competenza (4 - 9)	(6) Impegni effettivi: Impegni in conto residui (1 - 10)	(7) Impegni effettivi: Impegni totali (5 + 6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza [2 -(5 + 9)]	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza * [2 -(5 + 8)]	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui * (1 - 6)	(11) Residui finali di stanziamento * (9 + 10)
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE											
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	9.685	286.077	295.762	260.182	245.744	9.685	255.429	25.895	14.438	0	14.438
2 CONSUMI INTERMEDI	0	161.172	161.172	142.656	142.656	0	142.656	18.516	0	0	0
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	3.714	18.474	22.188	12.087	12.087	3.714	15.801	6.387	0	0	0
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	0	2.857.523	2.857.523	2.857.783	2.857.783	-10	2.857.773	-260	0	10	10
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	0	133	133	133	133	0	133	0	0	0	0
12 ALTRE USCITE CORRENTI	0	31.990	31.990	31.786	31.786	0	31.786	204	0	0	0
TOTALE TITOLO 1	*13.399*	*3.355.369*	*3.368.768*	*3.304.627*	*3.290.189*	*13.389*	*3.303.578*	*50.742*	*14.438*	*10*	*14.448*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE											
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	1.240.363	3.131.321	4.371.685	3.101.870	2.175.858	831.935	3.007.793	29.451	926.011	408.428	1.334.440
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	1.059.425	10.940.028	11.999.453	10.899.633	10.661.744	978.984	11.640.728	40.395	237.889	80.441	318.330
TOTALE TITOLO 2	*2.299.789*	*14.071.349*	*16.371.138*	*14.001.503*	*12.837.602*	*1.810.919*	*14.648.521*	*69.847*	*1.163.900*	*488.869*	*1.652.770*
SPESA FINALE	*2.313.188*	*17.426.718*	*19.739.906*	*17.306.130*	*16.127.791*	*1.824.308*	*17.952.100*	*120.589*	*1.178.339*	*488.879*	*1.667.218*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*
(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE[a]

- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(12) Residui propri iniziali * (13-1)	(13) Residui iniziali totali *	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa *	(16) Pagamenti in conto competenza *	(17) Pagamenti in conto residui *	(18) Pagamenti totali * (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali [14-(18+23)]	(20) Residui propri finali in conto competenza * (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui *	(22) Residui propri finali * (20+21)	(23) Residui totali finali * [14-(18+19)]
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE												
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	17.779	27.465	313.542	293.047	238.383	27.575	265.958	19.831	7.361	5.954	13.315	27.754
2 CONSUMI INTERMEDI	189.729	189.729	350.901	191.352	51.640	82.247	133.886	34.439	91.017	91.559	182.575	182.575
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	-2.719	995	19.468	19.340	11.944	820	12.764	6.449	143	112	255	255
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	2.039.756	2.039.756	4.897.279	3.337.602	2.285.022	947.781	3.232.803	42.146	572.761	1.049.559	1.622.320	1.622.330
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	533	533	666	666	0	210	210	324	133	0	133	133
12 ALTRE USCITE CORRENTI	1.135	1.135	33.125	32.661	15.694	885	16.579	257	16.092	197	16.289	16.289
TOTALE TITOLO 1	*2.246.213*	*2.259.612*	*5.614.981*	*3.874.668*	*2.602.683*	*1.059.518*	*3.662.201*	*103.445*	*687.506*	*1.147.381*	*1.834.887*	*1.849.335*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE												
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	5.619.766	6.860.129	9.991.450	3.421.569	354.955	2.169.371	2.524.326	232.865	1.820.903	4.078.916	5.899.819	7.234.259
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	15.166.361	16.225.786	27.165.814	7.402.648	889.962	5.609.903	6.499.866	103.618	9.771.782	10.472.219	20.244.000	20.562.331
TOTALE TITOLO 2	*20.786.126*	*23.085.915*	*37.157.264*	*10.824.216*	*1.244.918*	*7.779.274*	*9.024.192*	*336.483*	*11.592.685*	*14.551.135*	*26.143.819*	*27.796.589*
SPESA FINALE	*23.032.339*	*25.345.527*	*42.772.246*	*14.698.884*	*3.847.600*	*8.838.792*	*12.686.392*	*439.929*	*12.280.191*	*15.698.516*	*27.978.707*	*29.645.925*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*

Ministero dei trasporti e della navigazione

1. Sintesi e conclusioni.

2. Analisi dei dati di spesa: *2.1 Premessa; 2.2 Classificazione per funzioni obiettivo; 2.3 La classificazione economica semplificata; 2.4 La classificazione economica SEC 95; 2.5 La classificazione per Centri di Responsabilità.*

3. Il quadro di riferimento programmatico: *3.1 Programmazione e direttive generali; 3.2 Nota preliminare allo stato di previsione del bilancio per il 2000; 3.3 La direttiva generale per l'azione amministrativa 2000; 3.4 Nota preliminare allo stato di previsione del bilancio per il 2001; 3.5 La direttiva generale per l'azione amministrativa 2001; 3.6 Il nuovo Piano generale dei trasporti; 3.7 Direttive in materia di trasporto marittimo; 3.8 Il Servizio di controllo interno; 3.9 Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (FESR). Asse Reti e nodi di servizio. Programma operativo trasporti - Sottoprogramma infrastrutture di trasporto stradale. Individuazione itinerari prioritari; 3.10 Ponte sullo stretto di Messina.*

4. Il decentramento delle funzioni: *4.1 In particolare: il trasporto pubblico locale; 4.2 Segue: il trasporto pubblico ferroviario; 4.3 Segue: la materia della navigazione interna.*

5. Le intese istituzionali di programma (IIP) e gli Accordi Programma Quadro (APQ).

6. I trasferimenti finanziari e altri atti di programmazione: *6.1 I trasferimenti al settore trasporti e alla Società Ferrovie dello Stato S.p.A.; 6.2 Il contratto di programma 2001-2005 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A.; 6.3 Le Ferrovie dello Stato S.p.A.*

7. La gestione del personale.

8. Profili della gestione: *8.1 Dipartimento per i trasporti terrestri;* 8.1.1 Attuazione del programma di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione commissariale; 8.1.2 Ripiani disavanzi di esercizio; 8.1.3 Interventi nelle aree depresse; 8.1.4 Trasporti pubblici locali; 8.1.5 Trasporto intermodale; 8.1.6 I servizi di manutenzione programmata; 8.2 *L'attività del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;* 8.2.1 Potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - stato di attuazione della legge n. 413/1998; 8.2.2 Attività di valutazione dei risultati conseguiti; 8.2.3 Attività operativa; *8.3 L'attività del Dipartimento della navigazione marittima e interna con riferimento all'attuazione della normativa comunitaria ed internazionale; 8.4 Il Servizio di Pianificazione e Programmazione e la gestione quadro comunitario di sostegno 2000/2006.*

9. Lo stato di realizzazione delle leggi pluriennali in materia di potenziamento del settore navale.

10. La gestione del demanio marittimo.

11. L'assetto gestionale degli aeroporti e altri profili riguardanti l'aviazione civile: *11.1 Il nuovo modello della gestione aeroportuale; 11.2 L'azione dell'ENAC in materia di gestioni aeroportuali; 11.3 I canoni di gestione aeroportuale; 11.4 Il caso Alitalia innanzi al Tribunale Ce.*

12. Gli esiti del controllo successivo della Corte dei conti in materia di trasporti: *12.1 La gestione della politica del trasporto merci;* 12.1.1 Il trasporto merci su rotaia; 12.1.2 Il trasporto merci via mare; 12.1.3 Gli interporti; *12.2 Deliberazione n. 85/2000: la gestione delle concessioni in regime di proroga; 12.3 Deliberazione n. 7/01/G, concernente i canoni delle concessioni aeroportuali e proventi del traffico aereo; 12.4 Deliberazione concernente l'indagine sull'acquisizione dei proventi del demanio marittimo, nonché sui profili organizzativi, procedimentali e di redditività – Esercizi finanziari 1995-1996-1997.*

Dati di competenza – esercizio finanziario 2000

(in milioni)

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
1.2.1.2 - Aiuti all'Albania	0	3.072		0	0	1.946	0	1.127
1.3.3.4 - Gestione, regolamentazione e vigilanza del demanio marittimo	96.851	99.540	*1.231*	87.620	87.620	87.498	6.605	8.956
1.3.3.7 - Gestione dei servizi e degli approvvigionamenti per le amministrazioni centrali dello Stato	2.047	3.272	*0*	1.983	1.976	2.279	1.317	65
2.1.1.1 - Predisposizione dello strumento militare	7.662	7.887	*219*	6.806	6.806	6.815	621	897
2.2.1.5 - Interventi di emergenza e soccorso per calamità	7.379	7.626	*246*	6.737	6.737	6.747	639	680
3.1.1.1 - Attività di controllo del territorio	96.949	99.750	*20.275*	72.396	71.766	71.981	10.292	24.845
3.1.1.4 - Vigilanza e soccorso in mare	159.475	171.203	*49.250*	117.680	114.635	112.495	28.188	42.268
3.1.1.5 - Controllo dell'immigrazione clandestina	36.549	39.899	*7.202*	29.520	29.211	29.743	6.100	7.323
4.1.2.2 - Collocamento e misure per promuovere l'occupazione	50.310	51.359	*579*	45.342	45.342	45.478	2.825	4.608
4.2.3.1 - Programmazione, regolamentazione e vigilanza nei settori della pesca e della caccia	114.325	119.617	*32.313*	82.328	81.101	79.427	19.521	31.695
4.4.2.5 - Vigilanza e sostegno alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	1.198.618	1.095.782	*1.085.906*	966.086	966.086	951.861	525.872	226.485
4.4.2.6 - Credito navale alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	619.494	618.150	*61.700*	479.467	479.467	505.274	154.034	141.379
4.5.1.1 - Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su gomma	141.141	138.578	*7.400*	123.495	117.117	106.415	78.057	20.864
4.5.1.2 - Regolamentazione, vigilanza e sostegno nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi	495.439	179.196	*150.223*	492.259	492.259	45.499	713.782	7.873
4.5.1.3 - Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate	133.173	205.440		132.928	132.928	113.365	273.557	2.453
4.5.1.4 - Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale	1.172.188	1.209.230	*218.035*	1.141.503	1.141.503	1.175.871	1.603	32.499
4.5.1.6 - Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneità	385.353	432.712	*57.729*	324.381	321.889	366.617	101.415	62.480
4.5.1.10 - Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali	24.000	24.400	*24.400*	24.000	11.000	11.000	13.400	0
4.5.2.1 - Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nel trasporto per vie d'acqua	40.136	56.873	*25.675*	31.823	29.543	43.683	281.165	8.448
4.5.2.2 - Interventi finanziari e contributi a società, enti ed organismi portuali compresi quelli per la navigazione interna	19.417	19.417	*8.000*	19.264	19.264	9.133	10.178	154
4.5.2.3 - Vigilanza e contributi a società di servizi marittimi e di navigazione	391.770	393.015	*125*	239.099	239.099	220.542	33.325	171.798
4.5.2.4 - Sicurezza della navigazione compresi gli accertamenti tecnici; rilasci di autorizzazioni alla navigazione	141.002	161.772	*14.499*	127.924	127.839	129.338	60.031	13.328

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
4.5.2.5 - Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	140.914	159.861	*145.202*	133.496	133.496	83.593	74.339	25.449
4.5.2.6 - Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	56.082	101.582	*101.582*	56.082	43.733	89.683	82.399	0
4.5.2.8 - Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	134.003	181.996	*127.378*	66.163	56.163	102.083	80.173	67.808
4.5.3.1 - Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su rotaia	21.815	24.189	*435*	18.521	17.989	17.502	7.473	3.292
4.5.3.2 - Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione	2.515.673	2.520.760	*1.075.865*	2.188.378	2.073.778	1.999.400	633.773	327.239
4.5.3.3 - Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione nelle aree depresse	146.465	147.018	*145.823*	146.319	119.202	82.048	228.531	90
4.5.3.4 - Contributi per i disavanzi di gestione delle aziende di trasporto pubblico locale	331.188	425.636		311.042	311.042	240.312	165.315	20.095
4.5.3.5 - Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	887.955	653.895	*652.700*	211.789	191.212	82.703	343.187	682.848
4.5.3.6 - Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa nelle aree depresse	153.704	150.896	*150.000*	153.594	116.353	61.329	233.575	67
4.5.3.7 - Sicurezza del trasporto su rotaia	9.813	13.600	*355*	8.524	8.524	9.745	3.657	1.148
4.5.3.8 - Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.	661.024	631.097	*628.097*	660.249	2.169	4.516	1.557.930	733
4.5.3.9 - Spese derivanti dalla partecipazione ad organismi internazionali operanti nel settore dei trasporti su rotaia	1.262	1.255		1.006	1.006	423	653	242
4.5.4.1 - Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti aerei	44.744	43.372	*9.062*	39.105	37.838	34.461	49.465	8.401
4.5.4.2 - Funzionamento degli aeroporti - Trasferimenti	30.666	31.043		29.093	29.093	28.240	4.745	1.721
4.5.4.3 - Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali - Trasferimenti all'ENAC	41.382	41.752		40.065	40.065	39.464	5.798	1.621
4.5.4.4 - Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC	33.267	33.642		31.950	31.950	31.623	4.450	1.514
4.5.4.5 - Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti - Trasferimenti	88.955	104.765	*95.453*	87.639	87.639	103.525	443.126	34.017
4.5.4.6 - Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC	55.608	64.993	*55.681*	54.291	54.291	63.764	258.661	20.340
4.5.4.7 - Interventi finanziari a favore di enti operanti nel settore del trasporto aereo	9.817	10.207		8.500	8.500	8.940	1.357	1.208
4.5.4.8 - Sicurezza del volo	3.493	3.643		2.976	2.976	3.164	186	469
4.5.5.1 - Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo per condotte e altri sistemi di	13.495	16.832	*372*	11.811	11.640	12.232	4.954	1.850
4.5.5.2 - Interventi finanziari e contributi per il trasporto su funivia	112.491	112.493	*194*	112.405	112.405	105.063	7.806	112

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
4.5.5.3 - Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale	102.097	82.099	*81.800*	48.460	48.460	41.975	26.020	57.704
4.5.5.4 - Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale nelle aree depresse	38.047	38.299	*38.000*	38.010	260	275	90.382	22
4.6.1.1 - Programmazione, indirizzo e normativa	0	0		0	0	0	2.500	0
4.8.5.1 - Studi e ricerche nel settore dei trasporti	56.352	56.180	*40.125*	34.943	34.942	38.710	16.380	29.529
5.3.1.6 - Controllo delle risorse marine dei porti e delle coste	35.158	36.807	*12.233*	24.512	23.902	23.127	6.304	10.691
5.4.1.5 - Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine	16.789	18.082	*3.367*	14.036	13.880	13.706	2.769	2.816
5.4.1.7 - Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	8.013	8.376	*490*	7.247	7.246	7.218	946	742
7.4.1.5 - Prestazioni di servizi di prevenzione e di assistenza sanitaria diretta	1.140	1.140		1.140	1.140	1.140	0	0
8.2.1.2 - Tutela e conservazione dei beni archeologici	15.579	16.548	*2.540*	13.370	13.216	12.966	2.357	2.268
10.2.1.1 - Trasferimenti alle gestioni previdenziali	2.050	2.050		2.050	2.050	2.050	0	0
10.2.1.6 - Contributi e rimborsi alle gestioni previdenziali dei portuali	98.511	150.472		59.667	59.667	133.710	33.866	38.844
10.5.1.1 - Sussidi di disoccupazione per pensionamenti anticipati o per cassa integrazione guadagni	26.815	26.815	*26.815*	24.814	24.814	24.814	12.407	2.000
TOTALE AMM.NE	***11.227.647***	***11.049.183***	***5.158.578***	***9.193.891***	***8.243.832***	***7.626.510***	***6.708.011***	***2.155.105***

1. Sintesi e conclusioni.

Gli stanziamenti definitivi di competenza nel 2000 registrano un importo totale di 11.227,647 mld (+12% rispetto all'esercizio precedente); gli impegni effettivi di competenza ammontano a 8.243,832 mld (+11,3%). L'indice di accumulo dei residui di stanziamento, come già avvenuto nel 1999, anche per il 2000, si presenta positivo (+31,9%), anche se detto ritmo di accumulo è meno rilevante rispetto al 1999, esercizio in cui i residui di stanziamento erano lievitati del 52,4% rispetto all'inizio dell'anno.

Le economie sono consistenti (2.033,756 mld) e si presentano in aumento rispetto a quelle registrate nel 1999 (+31,2%). La relazione pagamenti totali su massa spendibile, nel 2000 (pari al 46,2%), si presenta di poco inferiore a quella rilevata nel 1999 (47,3%). Il rapporto autorizzazioni di cassa/massa spendibile, che misura la potenziale liquidità del Ministero, risulta pari al 67%, mentre, nel 1999, esso si era attestato al 73,4%.

La carenza di direttive programmatiche, coerenti con i principi relativi alla riforma della pubblica amministrazione ed al nuovo sistema dei controlli di gestione, costituisce un fattore negativo, anche per una efficace ormai prossima riorganizzazione della gestione del Ministero. E' mancato, ancora una volta, il necessario coordinamento tra misure programmatiche del D.P.E.F., note preliminari al bilancio, direttive generali ed esame del rendiconto sotto i nuovi profili gestionali, ai fini della verifica dei parametri riferibili all'efficienza-efficacia-economicità dell'azione amministrativa.

In particolare le misure programmatiche a livello di note preliminari di bilancio per l'esercizio 2000 sono inadeguate, anche se il Ministero, per la prima volta con la nota preliminare 2001, sembra avere invertito la tendenza ad una scarsa attenzione a tale centrale momento di pianificazione ed organizzativo. Le direttive generali risultano emanate ad esercizio inoltrato; anche se esse dimostrano una coerenza descrittiva con le competenze normative riguardanti i Centri di Responsabilità, non costituiscono ancora una base sufficientemente definita per la individuazione di parametri finanziari, economici e strumentali, riferibili ai centri di gestione delle risorse e dei servizi.

La riforma introdotta con il d.lgs. n. 300 del 1999, seguita dai regolamenti di attuazione per la riorganizzazione dell'intero comparto dei Ministeri, rende più urgente l'adeguamento dei nuovi criteri di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, in dipendenza di un sistema di programmazione più complesso e finalizzato al coordinamento di settori organici delle politiche pubbliche di indirizzo dell'economia, anche per un più efficace coordinamento con le funzioni programmatorie e di gestione di risorse per i trasporti ora assegnate ad organismi diversi dallo Stato, nonché di ripartizione delle funzioni tra Ministero ed Agenzia dei trasporti terrestri e delle infrastrutture.

Nel corso del 2000, si è definito il nuovo quadro delle funzioni in materia di trasporto con il trasferimento di risorse umane e finanziarie a Regioni ed Enti locali.

Il quadro della normativa comunitaria conferma l'applicazione dei principi della liberalizzazione dei servizi nei settori dei trasporti ferroviario, marittimo e aereo, tanto più che la rete infrastrutturale dei trasporti, assume strategica rilevanza non soltanto ai fini dello sviluppo economico dell'Unione europea, ma costituisce condizione per il suo allargamento.

In ambito nazionale l'impegno per la politica degli investimenti e per l'adeguamento ordinamentale, caratterizzato anche dal decentramento regionale della gestione, non trova sempre i necessari riscontri nella puntuale attuazione degli interventi programmati. Tali carenze possono concorrere a rendere ragione di un insieme di ritardi nell'esecuzione di programmi di spesa in vari settori (alta velocità, trasporto rapido di massa, trasporto intermodale, infrastrutture portuali ed aeroportuali, edilizia di servizio), che, in parte, è anche dovuto alla politica di contenimento del fabbisogno, che riduce le assegnazioni di bilancio ed in parte a disfunzioni gestionali (queste ultime sono state rilevate dai competenti uffici di controllo di questa Corte dei conti e vengono illustrate in un apposito paragrafo della presente relazione).

Taluni riscontri, a consuntivo, sull'entità delle risorse finanziarie assegnate conducono, poi, a verificare una mancata corrispondenza con i criteri di programmazione, come nel caso degli investimenti, che subiscono un incremento maggiore per il settore del trasporto su strada piuttosto che per quello del trasporto su rotaia.

La complessità del processo decisionale in particolari importanti settori di intervento (aeroporto di Milano-Malpensa) ha determinato, inoltre, situazioni di ritardo anche ai fini dell'attuazione di rilevanti programmi di *project-financing*.

La pur avviata, progressiva realizzazione della liberalizzazione dei servizi, nei diversi settori interessati, mentre l'adeguamento ai principi delle norme comunitarie, anche per quanto riguarda gli aiuti di Stato alle imprese del settore, pone problemi di maggiore attenzione come fattore determinante nella definizione delle politiche pubbliche.

Rilevanti permangono gli impegni finanziari per il ripiano dei disavanzi delle gestioni delle imprese ferroviarie in fase di trasferimento alle Regioni. Occorre richiamare al riguardo le osservazioni svolte nella relazione deliberata dalla Sezione di controllo di questa Corte , in data 9 maggio 2000, in riferimento alle misure programmatiche e di attuazione delle leggi ordinamentali, che disciplinano i vari settori del Ministero dei trasporti, anche in relazione alle necessità ed alle carenze già segnalate con la precedente deliberazione della stessa Sezione n. 77 del 1998[1]. Va in proposito segnalato che, dopo l'emanazione del d.P.R. n. 202/1998 per la ristrutturazione della struttura centrale del Ministero, solo nell'agosto 2000, è stato conclusivamente definito il sistema delle unità operative periferiche e le relative competenze.

In ordine al progetto legislativo di adeguamento delle strutture portuali alle dinamiche del mercato (legge n. 84/1994), finalizzato principalmente a recuperare competitività del sistema portuale, permane l'inattuazione di importanti disposizioni e, in particolare, di quelle che prescrivono la classificazione dei porti (art. 4), la fissazione dei criteri e dei meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio (art. 14, comm 1-*bis* e 1-*ter*), l'istituzione e il funzionamento delle agenzie per l'erogazione di prestazioni di mano d'opera (art. 17, modificato con la legge n. 186/2000), i criteri per la concessione di aree e banchine (art. 18, disposizione modificata con la legge n. 522/1999), la programmazione e realizzazione delle opere portuali (art. 5, comma 10). A tale ultimo proposito, va peraltro, ricordato che l'inattuazione ha comunque carattere formale, dal momento che la programmazione delle opere portuali e la conseguente distribuzione delle risorse disponibili è stata effettuata sulla base della programmazione triennale delle Autorità portuali anziché sulla base della programmazione annuale del Ministro, la quale avrebbe dovuto individuare le opere di grande infrastrutturazione.

Anche per il settore aeroportuale, specie quello relativo al sistema delle concessioni, perdura, tuttora, il regime di concessioni parziali nei confronti di società, che ancora non hanno maturato un effettivo processo di privatizzazione, con l'effetto di rallentare il conseguimento degli obiettivi strategici voluti dalla legge di riforma, quali il miglioramento dell'efficienza aeroportuale, quella del contenimento degli oneri gravanti sul bilancio pubblico e il potenziale incremento dei proventi legati ai canoni di concessione correlati all'incremento del traffico aereo.

2. Analisi dei dati di spesa.

2.1 Premessa.

Dopo avere riportato, nel paragrafo che precede, i principali indicatori finanziari relativi al conto consuntivo del Ministero dei trasporti, si analizzano, di seguito, le risultanze di consuntivo facendo applicazione delle classificazioni funzionale, economica (semplificata e SEC95) e per Centri di Responsabilità.

---

[1] Con tale delibera, per il cui contenuto si rinvia alle precedenti relazioni per gli anni 1997 e 1998, veniva evidenziato il ritardo di attuazione dell'ordinamento del Ministero con riferimento ai vari settori dipartimentali organizzativi.

2.2 Classificazione per funzioni obiettivo.

Fra le Cofog (funzioni obiettivo di 1° livello) quella prevalente per entità di stanziamenti definitivi di competenza è la funzione *Affari economici* (10.616 mld), che presenta un incremento di 12,5 punti percentuali rispetto al 1999. Tale funzione assorbe il 94% degli stanziamenti globali. Di tali risorse, il 73,2% sono state impegnate. I pagamenti totali ammontano a 7.088 mld. Consistente si presenta l'accumulo di residui finali totali, pari complessivamente a 6.595,5 mld, (+29,8% rispetto all'inizio dell'anno).

Analizzando, nell'ambito della Cofog *Affari economici*, le funzioni obiettivo di terzo livello, risulta che gli appostamenti più consistenti si rinvengono nell'ambito delle seguenti funzioni: *Attività manifatturiere*, con 1.818 mld, *Trasporti su gomma*, con 2.351 mld, *Trasporti su rotaia*, con 4.728 mld.

Le altre funzioni di terzo livello, che rappresentano la spesa destinata ad altre modalità di trasporto, incidono in misura più ridotta: *Trasporto per vie d'acqua*, con 923 mld (+0,8% rispetto al 1999), *Trasporti aerei*, con 307 mld (-34% rispetto al 1999) e *Condutture e altri sistemi di trasporto*, con 266 mld (+110% rispetto al 1999).

Disaggregando i dati finanziari fino al dettaglio del quarto livello funzionale, risulta, per le risorse destinate ai *Trasporti su rotaia*, che assorbono il 42,1% dello stanziamento complessivo del Ministero, che più della metà dello stanziamento è destinato alla funzione *Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione*, con 2.515 mld, di cui 1.070 mld per investimenti, (+6,1% rispetto al 1999). Tali risorse sono state impegnate nella misura dell'82,4%. Sul versante dei pagamenti, l'indicatore pagamenti totali su massa spendibile è pari al 67,5%, con un miglioramento di quasi 3 punti percentuali rispetto al 1999. Anche l'accumulo dei residui totali finali nel 2000, sebbene in aumento, si presenta molto più contenuto (+42,5%) rispetto al dato 1999 (+401,7%).

Sempre nell'ambito della funzione *Trasporti su rotaia*, si presentano elevati gli stanziamenti definitivi di competenza destinati alle *Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa*, con 887 mld (+7,9% rispetto al 1999) e agli *Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*, con 661 mld, di cui 658 per investimenti, (+66% rispetto al 1999). Di tali risorse, solo il 21,5% risulta impegnato per la prima e lo 0,3% per la seconda; peraltro, per la prima delle predette funzioni è dato riscontare elevate risorse andate in economia (676 mld).

Per quanto riguarda la voce di quarto livello *Trasporti su gomma*, che presenta risorse in lieve aumento rispetto al 1999 (+4,9%), la quota parte più consistente è assorbita dalla funzione *Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale*, con 1.172 mld (importo sostanzialmente stabile rispetto al 1999), di cui il 97,3% impegnato in corso d'anno. I pagamenti su massa spendibile sono stati pari al 97,1%.

Nell'ambito della voce funzionale *Attività manifatturiere*, in lieve diminuzione rispetto al 1999 (-3,3%) in termini di stanziamenti definitivi di competenza, la quota parte più rilevante risulta desinata alla funzione obiettivo di quarto livello *Vigilanza e sostegno alle amatoriali e navalmeccaniche*, con 1.198 mld, di cui l'80,5% impegnato in corso di esercizio. I pagamenti totali su massa spendibili sono stati pari al 55,8%.

Per i trasporti aerei gli stanziamenti di competenza ammontano a 307,9 mld (-34,6% rispetto all'esercizio precedente) con investimenti per 134,2 mld; gli interventi ammontano a 82 mld, in rilevante aumento rispetto all'esercizio precedente (+172%), mentre in notevole riduzione si presenta la funzione obiettivo *Sicurezza al volo* (-89,7%). Le appostazione più consistenti si rinvengono per le f.o. *Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti – Trasferimenti Enac* (89 mld) e *Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti nelle aree depresse – Trasferimenti Enac* (55 mld).

In aumento rispetto al 1999 (+110%) sono le risorse assegnate per le condutture e altri sistemi di trasporto (266 mld), specie per quanto riguarda le funzioni obiettivo di quarto livello *Interventi finanziari e contributi per il trasporto su funivia* (+111 mld rispetto al 1999) e *Interventi finanziari e contributi per la realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale* (+17,7 mld rispetto al 1999).

Per quanto riguarda i *Trasporti per vie d'acqua*, gli stanziamenti sono pari a 923 mld (+0,8% rispetto al 1999). La f.o. di quarto livello più consistente è quella relativa alla *Vigilanza e contributi a società di servizi marittimi e navigazione*, 391 mld, di cui il 61,1% impegnati in corso d'anno.

Aumentano i fondi stanziati per *Ricerca e sviluppo dei sistemi di trasporto* (da 37 a 56 mld).

Passando all'esame di altre funzioni obiettivo che trovano collocazione nell'ambito di Cofog diverse da quella sinora esaminata, e cioè *Affari economici*, in riduzione risultano gli stanziamenti per la *Tutela dell'ambiente* (70 mld nel 1999 a 59 mld nel 2000), in controtendenza rispetto al dato rilevato per il 1999 rispetto al 1998, in cui si era osservato che il rilevato incremento si poneva in coerenza con la politica di lotta all'inquinamento, che in gran parte trae origine proprio dal sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda la Cofog *Difesa* (civile e militare) gli stanziamenti ammontano a 15 mld (stabili rispetto all'esercizio precedente), mentre gli stanziamenti per la Cofog *Ordine pubblico e sicurezza*, pari a 292,9 mld registrano un incremento del 17,2%.

Nell'ambito di quest'ultima Cofog, si registrano stanziamenti pari a 96,9 mld (+17,2% rispetto al 1999) per l' *Attività di controllo del territorio*, pari a 153,5 mld (+17,8%) per la *Vigilanza e soccorso in mare* e pari a 36,5 mld (+14,2%) per il *Controllo dell'immigrazione clandestina*.

2.3 La classificazione economica semplificata.

Le spese di funzionamento registrano, nel 2000, stanziamenti definitivi di competenza per 1.355,4 mld (+0,9%), gli impegni effettivi in conto competenza ammontano a 1.207,9 mld (+1,8%), i pagamenti totali a 1.211,6 mld (+5,1%); per le spese di personale, gli stanziamenti definitivi di competenza ammontano a 937,9 mld, in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (14,7 mld).

Le spese per interventi registrano stanziamenti definitivi per 4.431,4 mld (+57,7%), impegni effettivi per 4.133,5 mld (+50,8%) e pagamenti totali per 3.810,7 mld (+58,1%).

Le spese per investimenti registrano stanziamenti definitivi per 5.353,4 mld (-7,3%), impegni effettivi per 2.887,2 mld (-16,5%), pagamenti totali per 2.591,5 mld (-3,7%), residui per 2.319,5 mld (-5,7%).

Per completezza, si registra anche il dato dei trasferimenti che, complessivamente (titolo I e titolo II), si attesta sull'importo di 8.832 mld per stanziamenti definitivi di competenza, che rappresenta il 78,6% degli stanziamenti di bilancio del Ministero, con un incremento in percentuale rispetto all'esercizio precedente (21,4%).

2.4 La classificazione economica SEC 95.

Sulla base della ricomposizione della spesa sulla base del nuovo sistema di contabilità economica SEC95, il titolo I - Parte corrente comprende risorse finanziarie pari a 5.874 mld (pari al 52,3% degli stanziamenti definitivi di competenza); sul titolo II – Conto capitale, risultano appostati 5.353 mld.

Le quote più consistenti del titolo I sono rappresentate dai Trasferimenti alle amministrazioni locali (955 mld, di cui l'98,9% destinato alle Regioni) e dai trasferimenti correnti alle imprese (2.544 mld). Le predette risorse finanziarie risultano quasi integralmente impegnate (88,7%). I pagamenti su massa spendibile sono elevati (81,7%).

2.5 La classificazione per Centri di Responsabilità.

La classificazione della spesa per i nove Centri di Responsabilità, in cui è articolato il Ministero, mostra che il 64,2% dello stanziamento (7.218 mld) è gestito dal Dipartimento dei trasporti terrestri.

Seguono Navigazione marittima ed interna, con 2.746 mld e Capitanerie di porto, con 759 mld.

Le disponibilità finanziarie sono in aumento per Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro (+8,2%), Trasporti terrestri (+22,3), Capitanerie di porto (+16,5%) e in diminuzione per Pianificazione e programmazione (-74,2%), Aviazione civile (-37,7%), Affari economici, bilancio e politiche internazionali e comunitarie (-14,5%), Vigilanza sulle ferrovie (-12,7%), e Navigazione interna e marittima (-0,5%).

Tenuto conto che il rapporto percentuale tra impegni totali e massa impegnabile a disposizione del Ministero è pari al 64,5%, si pongono sotto la media i Trasporti terrestri (60,5%), e gli Affari economici, bilancio e politiche internazionali e comunitarie (58,2%).

Elevata capacità di impegno mostrano il Centro di Responsabilità Aviazione civile (95,9%) e Navigazione marittima ed interna (75%).

Rispetto ai dati dello scorso anno, si riduce la capacità di impegno dei seguenti Centri di Responsabilità: Capitanerie di porto (-8%), Navigazione marittima ed interna (-7,8%), Trasporti terrestri (-5,5%), Aviazione civile (-2,4%); di contro, aumenta in modo considerevole la capacità di impegno della Pianificazione e programmazione (+55,4%), Vigilanza sulle ferrovie (-43%).

Il Centro di Responsabilità Trasporti terrestri presenta un elevato accumulo dei residui di stanziamento (691,4 mld), pari al 65,7% del totale di tale tipologia di residui dell'intero Ministero; gli altri Centri di Responsabilità fanno registrare, in alcuni casi, non elevati incrementi di tale tipologia di residui e, in altri casi, un consistente smaltimento (es. Aviazione civile, -78 mld).

Le economie più consistenti si rinvengono per i Centri di Responsabilità Trasporti terrestri (1.177 mld) e Navigazione marittima ed interna (663 mld).

Analizzando la capacità di pagamento (rapporto tra pagamenti totali e massa spendibile) - tenuto conto che il dato medio è pari al 46,2% - si pongono sotto la media l'Aviazione civile (26,8%), gli Affari generali e personale (42,1%) e i Trasporti terrestri (43,9%).

La capacità di spesa (pagamenti totali su autorizzazioni di cassa) si attesta per l'intera Amministrazione al 69%; si pongono sotto la media gli Affari economici bilancio e politiche internazionali e comunitarie (55,6%) e i Trasporti terrestri (63,7%). Percentuali più elevate si riscontrano per l'Aviazione civile (94,9%).

L'indicatore di presunta liquidità (rapporto autorizzazioni di cassa su massa spendibile) è pari al 67% per l'intero Ministero. Si discostano da tale media l'Aviazione civile con il 28,2% e i Sistemi informativi e statistica, con il 24,8%; detto indicatore è invece superiore alla media per i Centri di Responsabilità Affari economici, bilancio e politiche internazionali e comunitarie, con l'82,4%, Gabinetto, con il 94,5% e Vigilanza sulle ferrovie, con il 95,7%.

3. Il quadro di riferimento programmatico.

3.1 Programmazione e direttive generali.

Nell'intento di migliorare l'efficienza e la qualità delle prestazioni del settore dei trasporti il Governo, negli ultimi anni, ha adottato una strategia orientata su tre versanti: (a) *liberalizzazione e privatizzazione,* che richiedono l'adozione di coerenti provvedimenti normativi per l'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali, la direzione dei processi di liberalizzazione dei mercati delle infrastrutture, dei servizi e dei fattori produttivi e il completamento del programma di privatizzazioni; (b) *decentramento,* iniziato con il d.lgs. n.

422/1997 - che riconosce alle Regioni il compito di programmare in maniera integrata il sistema dei trasporti a livello territoriale - e che ha poi ha trovato una notevole accelerazione nell'anno 2000 con l'emanazione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000 e del D.P.C.M. 16 novembre 2000 attuativi del d.lgs. 112/1998, recanti disposizioni per l'individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane e organizzative da trasferire alle regioni e agli enti territoriali, in materia di trasporto e di trasporto pubblico locale; (c) *innovazione tecnologica,* che oltre a determinare potenzialmente una riduzione dei costi, dovrebbe aumentare la competitività tra i diversi modelli di trasporto e migliorare l'efficienza dei servizi. E' da ricordare, inoltre, che il processo di riforma ha trovato il fondamento nelle direttive dell'Unione europea che hanno avuto ad oggetto la definizione di articolate strategie nei settori aereo, ferroviario e dell'autotrasporto. In particolare i punti principali della strategia U.E. sono stati:

- la liberalizzazione dei servizi di trasporto, rendendo più spedita l'adozione di regole internazionali di comportamento;
- la privatizzazione e l'eliminazione delle esistenti barriere alle partecipazioni estere;
- un minore ricorso al sostegno finanziario dello Stato;
- la promozione di un utilizzo più efficiente delle infrastrutture dei trasporti.

Il D.P.E.F. per l'anno 2000 indica quale obiettivo prioritario la realizzazione di un sistema integrato dei trasporti che per un verso sia in grado di facilitare l'azione imprenditoriale e aumentare il benessere della collettività, migliorando qualità e sicurezza delle infrastrutture, e per l'altro di perseguire una razionale e diversificata allocazione delle risorse nel rispetto delle compatibilità ambientali. Nelle intenzioni del Governo, una significativa riduzione dei costi determinante per la competitività del "sistema paese" è, peraltro, possibile soltanto a seguito di misure di liberalizzazione regolata e con lo sviluppo della dimensione intermodale che riequilibri l'offerta dei servizi di trasporto.

Per il settore infrastrutturale, posto che il dualismo territoriale e il diverso sviluppo economico del nostro Paese impone scelte programmatiche mirate, è intenzione del Governo programmare i nuovi investimenti nei settori ferroviario, portuale ed aeroportuale solo a seguito di una domanda reale di mobilità delle strutture produttive e sull'attenta valutazione del contributo che l'impiego di risorse finanziarie può dare allo sviluppo economico e sociale del territorio. Il citato D.P.E.F., pertanto, ha inteso mettere al centro dell'azione di *policy* la verifica dell'efficacia e dell'efficienza del sistema dei trasporti tenuto conto delle reali esigenze di crescita e di sviluppo del nostro Paese nell'attuale fase di globalizzazione dell'economia e dei servizi.

3.2 Nota preliminare allo stato di previsione del bilancio per il 2000.

Anche per l'anno 2000 si rileva che la nota preliminare non risponde ai requisiti prescritti dalla normativa vigente, in quanto non è stata costruita come documento di programmazione dell'azione amministrativa e di definizione del percorso che s'intende perseguire per il raggiungimento degli obiettivi. In particolare, la nota preliminare, articolata per Centri di Responsabilità, dovrebbe essere predisposta tenendo conto della correlazione tra gli obiettivi che l'amministrazione intende perseguire in termini di livello di servizi e di interventi, la corretta allocazione delle risorse ritenute idonee allo scopo e, come momento conclusivo del processo di programmazione e controllo, la definizione degli indicatori di efficacia e di efficienza necessari per valutare i risultati ottenuti. Inoltre, la mancata applicazione delle disposizioni che prevedono l'implementazione della contabilità analitica per centri di costo prevista dal d.lgs. n. 279/1997 ha privato l'amministrazione di un supporto informativo indispensabile per una gestione manageriale dell'attività del Ministero.

Si sono constatate difficoltà dell'amministrazione nel ridefinire lo stato di previsione per l'anno 2000 secondo la ripartizione della spesa per funzioni – obiettivo che dovrebbe consentire una precisa e immediata individuazione degli obiettivi della politica di bilancio per il settore dei trasporti. Le difficoltà sono da imputare alla disomogeneità dei criteri operativi seguiti dai Centri di responsabilità amministrativa in cui è articolato il Ministero per effetto del d.P.R. n. 202/1998.

3.3 La direttiva generale per l'azione amministrativa 2000.

L'esame della direttiva per il 2000 conferma le osservazioni critiche già formulate negli esercizi precedenti circa una sostanziale incoerenza con i principi ispiratori della riforma delle pubbliche amministrazioni, del bilancio e con la nuova articolazione organizzativa e funzionale del sistema dei controlli interni. Seppure il documento esaminato presenti un migliore impianto unitario e dedichi una maggiore attenzione alla definizione degli obiettivi e all'individuazione delle priorità che devono guidare l'azione amministrativa non si intravede alcun significativo miglioramento nel raccordo con le indicazioni programmatiche del D.P.E.F. e con le risorse assegnate dal bilancio dello Stato a favore delle unità previsionali di base competenti. Si rileva inoltre l'insufficienza d'informazioni sullo stato di attuazione dei programmi che necessitano di un'azione continua di monitoraggio dei tempi, delle modalità, dei flussi finanziari e dei costi economici, ambientali e sociali da verificare complessivamente servendosi di idonei gruppi di indicatori. Coerentemente non sembra più rinviabile l'attivazione dei Nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici per consentire, ai sensi dell'art.1 della legge n. 144/1999, l'entrata a regime del sistema di monitoraggio (MIP) e la piena operatività del d.lgs. n. 286/1999 sul sistema dei controlli interni.

In concreto è da segnalare che alla determinazione degli obiettivi da raggiungere non corrispondono concreti programmi, i quali in genere palesano una carenza di gestione manageriale sia nella fase di implementazione - condizionata tra l'altro da una eccessiva complessità delle procedure amministrative - che nella razionale utilizzazione delle risorse umane, strumentali e finanziarie; il più delle volte non è indicato il *timing* procedurale e burocratico necessario per la realizzazione degli obiettivi; non sono stati elaborati idonei schemi per monitorare e valutare *in itinere* ed *ex post* gli interventi progettati. A tal fine, sarebbe auspicabile l'elaborazione, da parte del Ministero, di alcuni parametri base da impiegare nelle valutazioni; un particolare capitolo dovrebbe essere poi dedicato all'Ufficio di controllo strategico considerato che esso, sulla base del d.lgs. n. 286/1999, è chiamato a svolgere un ruolo di diretta collaborazione e supporto all'attività decisionale dell'organo politico di vertice.

3.4 Nota preliminare allo stato di previsione del bilancio per il 2001.

La nota preliminare allegata al disegno di legge di bilancio per il 2001, a differenza di quanto sinora avvenuto, si presenta per la prima volta elaborata per Centri di Responsabilità, con una serie di illustrazioni e dati che, in armonia con il disegno del legislatore, anticipano i contenuti della direttiva generale per l'azione amministrativa per il 2001.

Pur apprezzando lo sforzo dell'Amministrazione dei trasporti, l'analisi del documento rivela che i criteri di compilazione della nota appaiono disomogenei. Per alcuni Centri di Responsabilità risultano essere stati adottai moduli più estesi e completi (Dipartimento trasporti terrestri, Comando generale delle Capitanerie di porto); altri contengono elementi esposti in modo prevalentemente descrittivo e sintetico (Servizio affari economici, bilancio e politiche comunitarie ed internazionali; Affari generali e personale; Sistemi informativi e statistica).

Per la classificazione della spesa, solo il Dipartimento trasporti terrestri ha adottato la classificazione per funzioni istituzionali, oltre a quella per unità previsionali di base.

Il Dipartimento navigazione marittima ed interna ha adottato anche la classificazione e economica semplificata (per funzionamento, interventi ed investimenti), mentre solo il

Comando generale delle Capitanerie di porto ha adottato alcuni indicatori relativi a parametri di efficienza (tempo medio di realizzazione, mezzi utilizzati, personale in media impiegato).

Non appare, in generale, illustrato il collegamento con le previsioni di breve-medio periodo contenute nel D.P.E.F.

Nel complesso, pur non mancando indicazioni di competenze e descrizione delle attività (più o meno complete nei vari settori di intervento) non è dato cogliere, nell'insieme, una soddisfacente determinazione di obiettivi e programmi da conseguire, così come richiesto dalla normativa vigente. Tale aspetto di indeterminatezza è dato rilevare anche per le autorizzazioni legislative di spesa sottese alle leggi pluriennali di programma.

3.5 La direttiva generale per l'azione amministrativa 2001.

La direttiva generale per l'azione amministrativa per il 2001 risulta essere stata emanata in data 6 marzo 2001, e dunque in ritardo rispetto ai tempi previsti dalla vigente legislazione, che ne prevede il perfezionamento entro 10 giorni dalla legge di bilancio.

Pur essendo stata emanata la nota preliminare per il 2001, il che faceva ipotizzare una maggiore cura da parte del Ministro del dimensionare le risorse finanziarie in relazione agli obiettivi e programmi, la direttiva generale si presenta poco incisiva sul piano programmatico, data la genericità degli obiettivi assegnati ai titolari dei diversi Centri di Responsabilità.

Peraltro, la direttiva omette di prendere in adeguata considerazione i principi stabiliti nella direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2000 sugli "Indirizzi per la formulazione delle direttive generali sull'attività amministrativa".

Nella competente sede del controllo, proprio su tale profilo è stato fatto osservare al Ministro dei trasporti che la direttiva non si sofferma in modo conforme a quanto sollecitato con la citata direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, specie sui tempi di attivazione dei processi di programmazione e controllo previsti dal d.lgs. n. 286/1999 nonché sul ruolo e funzioni degli uffici di diretta collaborazione del Ministro, peraltro neppure ancora avviati.

Quanto agli specifici programmi, la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri si sofferma, infatti, sull'esigenza che le direttive di pianificazione strategica dell'azione amministrativa si soffermino sull'indicazione di obiettivi, significativi, misurabili e correlati a specifiche responsabilità, anche attraverso la elaborazione di appositi indicatori di risultato. Tali caratteristiche sono risultate sostanzialmente omesse nella impostazione della direttiva per il 2001.

I ritardi e le incongruenze evidenziate sono state riconosciute come effettivamente sussistenti da parte del Ministro, il quale ha però fatto osservare come l'attuale fase di transizione istituzionale abbia reso ancora più complessi gli adempimenti connessi alla programmazione delle attività.

In ogni caso, il Ministro ha fatto presente che, "in attuazione dell'art. 3 del d.lgs. n. 279/1997 e in coerenza con gli obiettivi fissati nella direttiva" del presidente del Consiglio dei Ministri, sono stati emanati ulteriori decreti ministeriali che "includono, quale parte integrante dei programmi, i progetti di attività che i titolari dei Centri di Responsabilità, nel tradurre in scelte operative le predette priorità, hanno costruito, nell'ambito delle rispettive competenze. In questo modo le priorità, con l'indicazione del livello e della connessa valorizzazione economico-finanziaria delle risorse umane e materiali in ciascuno di esse impiegate, sono state sottoposte alle valutazioni dell'organo politico".

3.6 Il nuovo Piano generale dei trasporti.

Il nuovo Piano generale dei trasporti (PGT)[2] si compone di un documento di sintesi e di uno tecnico, allegato al precedente[3].

---

[2] Il nuovo PGT, in base alla legge 15 giugno 1984, n. 245, viene adottato su iniziativa del Ministero dei trasporti, sentiti sia il Ministero dei lavori pubblici (nel suo insieme, e in particolare la Direzione del coordinamento territoriale,

Obiettivo fondamentale del nuovo PGT è, da una parte, il miglioramento della qualità e la riduzione dei costi dell'offerta; dall'altra, lo sviluppo di opportune politiche per la gestione della domanda di trasporto, indirizzandola verso modalità più efficienti dai punti di vista economico, sociale e ambientale. Per l'aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta, sia in termini di infrastrutture che di servizi, quale prima linea di azione, è stato definito lo SNIT, ossia la rete delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale e la cui funzionalità dovrà essere assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato. Lo SNIT si configura come un sistema a rete interconnesso, costituito da "nodi" di interesse internazionale e nazionale (quali capoluoghi di regione, valichi di maggior rilevanza, porti, aeroporti, centri merci) e "archi", ovvero infrastrutture di trasporto lineari, e relativi servizi. E' in questa sede che sono state individuate le criticità dell'intero sistema trasportistico e, di conseguenza, definiti gli interventi dalla cui attuazione potrà prendere corpo lo SNIT futuro.

La seconda linea di azione è costituita dall'integrazione con l'Europa e dal riequilibrio territoriale. Infatti, il potenziamento dei collegamenti con gli altri paesi e lo sviluppo del Mezzogiorno, area debole anche in termini di frequenza, qualità e costi dei trasporti, è condizione necessaria per l'integrazione dell'Italia nello spazio economico euro-mediterraneo. Per attuare tale obiettivo si è reso necessario armonizzare lo SNIT, e gli interventi prioritari, con la rete di interesse europeo TEN (insieme di assi e nodi che assicurano i collegamenti tra i vari paesi e il bacino mediterraneo), utilizzando una strategia improntata anche al potenziamento degli attraversamenti est-ovest della penisola, ritenuti indispensabili per l'accessibilità delle aree periferiche e il collegamento tra i porti delle due coste.

Con la terza linea di azione, il PGT si propone di realizzare un sistema di trasporto ambientalmente sostenibile e sicuro. Come anche in altri settori, la problematica ambientale è parte della più ampia questione relativa alla sostenibilità dello sviluppo economico nel suo complesso. In linea con la strategia espressa in ambito SDEC, diretta a uno sviluppo dello spazio europeo che rafforzi la coesione economico-sociale ma che al contempo garantisca la salvaguardia delle risorse naturali e del patrimonio culturale, il PGT propone una significativa riduzione delle esternalità ambientali proprie degli attuali modelli di trasporto.

La sicurezza è un altro dei temi centrali, in particolare, per la rete stradale, la cui assoluta predominanza rispetto alle altre modalità comporta la più alta percentuale di incidenti (98%). Diverse sono le azioni proposte: dal riequilibrio modale alla scelta dei livelli di incidentalità e pericolosità quali parametri a base delle priorità di intervento dello SNIT stradale fino a suggerire l'istituzione di un organismo autonomo, articolato per settori, preposto al controllo della sicurezza medesima.

Peraltro, il PGT, in quanto documento di pianificazione strutturale, dovrà essere seguito da specifici piani di settore per definire, con precisione, tracciati, importi economici e copertura finanziaria dei singoli interventi.

Gli interventi prioritari di SNIT stradale di I livello sono stati definiti sulla base di una metodologia che tiene conto della pericolosità e grado di saturazione. Ciò non toglie che altri interventi, individuati dal PGT, possano a loro volta diventare prioritari a seguito di successivi approfondimenti previsti dal medesimo PGT da intendersi quale piano-processo.

Si tratta dunque di un documento strategico che nelle intenzioni del Governo costituisce una delle principali innovazioni nella politica di modernizzazione dei trasporti. Il Piano definisce le linee prioritarie di intervento per la realizzazione di tre obiettivi: (a) facilitare un progressivo riequilibrio modale; (b) sviluppare le potenzialità delle nuove tecnologie; (c) migliorare il sistema della mobilità nelle grandi aree urbane. A tal fine, viene ritenuto

---

titolare delle funzioni di programmazione e vigilanza sulla modalità stradale) che il Ministero dell'ambiente, in quanto dicasteri direttamente interessati dalle strategie sulla mobilità nazionale.

[3] L'iter approvativo è il seguente: approvazione del CIPE; acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari; deliberazione del Consiglio dei Ministri; emanazione del d.P.R. di approvazione.

indispensabile accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, regolamentare il mercato, avviare progetti speciali per l'innovazione tecnologica e lo sviluppo della logistica.

Per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali, il Piano prevede un programma di investimenti decennali nel comparto ferroviario connessi alle opere già cominciate e ai nuovi interventi. A livello locale, la maggiore efficienza del sistema di trasporto è identificata nell'incremento della rete di metropolitane, nel trasferimento alle regioni di un risanato sistema delle ferrovie e nel miglioramento del parco autobus. Per il settore marittimo si ribadisce il ruolo strategico dei porti, mentre per quello aeroportuale l'attenzione è posta all'adeguamento infrastrutturale del sistema degli aeroporti e ai provvedimenti destinati ad aumentare il traffico aereo. Per una maggiore efficienza del trasporto merci la direzione ipotizzata è quella dello sviluppo della logistica attraverso il rafforzamento delle infrastrutture di nodo e l'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali nel mercato dei servizi. Il Governo intende inoltre valorizzare il ruolo dell'autotrasporto di cui occorre sostenere i processi di riorganizzazione aziendale.

Per il Piano generale dei trasporti è possibile aumentare l'efficienza e la qualità dei servizi resi alla collettività proseguendo nell'opera di liberalizzazione. Ciò comporta l'adozione di provvedimenti in grado di consentire l'ingresso di nuovi operatori; regolamentare le situazioni di monopolio naturale garantendo l'accesso alle infrastrutture a tutti i potenziali soggetti; usare forme di concorrenza per comparazione e procedure di gara ad evidenza pubblica; regolamentare le rendite dei gestori dei monopoli naturali e dei servizi che richiedono consistenti sussidi pubblici; ridefinire gli assetti proprietari delle aziende pubbliche produttrici e sostenerne la privatizzazione.

Lo sviluppo delle nuove tecnologie è ritenuto, infine, un passaggio fondamentale per la modernizzazione del sistema dei trasporti italiano. In coerenza con quanto previsto dal Piano d'azione per la società dell'informazione, il Governo prevede l'avvio di progetti mirati per l'applicazione delle nuove tecnologie al settore dei trasporti.

3.7 Direttive in materia di trasporto marittimo[4].

Con decreto 8 marzo 2000 del Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del Tesoro e dell'Industria, sono stati prorogati gli assetti in atto al 31 dicembre 1999 delle società del gruppo Tirrenia in attesa dell'adozione del programma quinquennale 2000-2004, sospeso in relazione alla procedura di infrazione aperta dalla U.E. per presunti aiuti di Stato concessi alle società che svolgono, in regime di concessione, il servizio di collegamento con le isole. In materia, la sezione del controllo enti, con determinazione n. 92/1999, ha sottolineato come l'attuale fase di stallo venutasi a creare per effetto dello slittamento dell'adozione del programma quinquennale 2000-2004 (interventi strutturali) – sostanzialmente attuativo del piano di riordino di cui al d.i. 7 settembre 1998, adottato ai sensi della legge n. 204/1995 al fine di ristrutturare e, conseguentemente, privatizzare le società di armamento pubblico – potrebbe comportare, in caso di mancata rapida definizione, la perdita di importanti quote di mercato nelle linee a più elevata redditività.

---

[4] Si segnalano i principali decreti del Ministero dei trasporti e della navigazione in materia di trasporto marittimo: d.m. 8 marzo 2000, di concerto con il Tesoro, "Approvazione delle tariffe relative a determinate unità di trasporto delle società Caremar e Siremar"; d.m. 8 giugno 2000, di concerto con il Tesoro, "Approvazione delle tariffe per il 2000 delle società Tirrenia e Adriatica"; d.m. 3 luglio 2000, di concerto con il Tesoro, "Approvazione delle tariffe per il 2000 delle società regionali (Toremar, Caremar, Saremar e Siremar)"; d.m. 19 luglio 2000, di concerto con il Tesoro e Industria, "Trasferimento delle lineee di cabotaggio merci dalla società Tirrenia alla Soc. Adriatica"; d.m. 25 settembre 2000, di concerto con il Tesoro, "Sospensione, fino al 27 dicembre 2000, degli adeguamenti tariffari relativi alla soc. Adriatica e riguardanti le linee di cabotaggio merci con la Sicilia disposti con il d.m. 8 giugno 2000"; d.m. 20 marzo 2001, di concerto con Tesoro ed Industria, "Interventi di razionalizzazione sulla linea Genova-Porto Torres gestita, in regime di convenzione, dalla soc. Tirrenia"; d.m. 6 aprile 2001, di concerto con il Tesoro, "Approvazione delle tariffe per il 2001 sui collegamenti effettuati nel settore del Golfo di Napoli dalla soc. Caremar"; d.m. 6 aprile 2001, di concerto con il Tesoro, "Approvazione delle tariffe per il 2001 della Soc. Adriatica".

3.8 Il Servizio di controllo interno.

Per effetto del d.lgs. n. 286/1999, il Servizio di controllo interno svolge, in particolare, attività di valutazione e di controllo strategico a "supporto" delle funzioni di programmazione strategica e di indirizzo politico-amministrativo di competenza del Ministro.

Il controllo di gestione per la verifica dell'efficienza, efficacia ed economicità dell'attività amministrativa è, invece, dallo stesso decreto attribuito ad apposite strutture che rispondono ai dirigenti posti al vertice dei Dipartimenti e dei Servizi.

Dagli elementi forniti dall'Amministrazione, aggiornati alla data del 24 gennaio 2001, non risulta che gli uffici abbiano provveduto alla costituzione degli Uffici di controllo di gestione ad eccezione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e del Servizio Pianificazione e Programmazione.

Con l'entrata in vigore del citato d.lgs. n. 286/1999, allo scopo di rendere operativa la realizzazione degli adempimenti in esso contenuti, il Servizio di controllo interno ha prestato collaborazione nei confronti del Ministro per la formazione della direttiva dei Ministro (art. 8, comma 1, del d.lgs. 286/1999).

Con decreto del 10 marzo 2000 n. 18, è stata emanata la direttiva ministeriale.

Con lo stesso atto, il Ministro, tra l'altro, ha invitato i direttori generali preposti ai Centri di Responsabilità a trasmettere al Servizio di Controllo Interno e all'Ufficio di Gabinetto, alla fine dei primo semestre della gestione, una succinta relazione circa i dati fondamentali relativi agli adempimenti "in corso d'opera" e, a fine esercizio, una dettagliata relazione sull'attività svolta nella realizzazione dei programmi posti in essere.

Il Servizio, con lettera del 2 giugno 2000, peraltro rimasta senza riscontro, ha predisposto alcuni criteri finalizzati a sensibilizzare l'Amministrazione a procedere tempestivamente a dotarsi di strumenti adeguati al fine di garantire:

a) il controllo di regolarità amministrativa e contabile;
b) il controllo di gestione;
c) la valutazione della dirigenza;
d) la valutazione del controllo strategico.

Inoltre, con nota del 4 luglio 2000, il servizio di controllo interno ha elaborato e sottoposto all'attenzione del Ministro una proposta per la valutazione dei dirigenti di prima e seconda fascia, aggiornando le linee guida finora seguite dall'Amministrazione alla luce del d.lgs. n. 286/1999 e riformulando le modalità e i criteri in base ai quali affrontare il compito di valutare la dirigenza. Il Servizio di controllo interno ha riferito che, alla data del gennaio 2001, a tale iniziativa non è stato dato seguito.

Il Servizio ha poi proceduto ad un primo monitoraggio per la valutazione *medio tempore* dell'attuazione delle direttiva per l'anno 2000, operando una distinzione tra obiettivi strategici e obiettivi gestionali per convogliare maggiormente le analisi intorno al grandi temi d'impegno che caratterizzano l'opera del Ministero.

L'esame delle relazioni trasmesse dai Dipartimenti e dai Servizi del Ministero ha evidenziato quasi costantemente descrizioni più o meno generiche dell'attività svolta, dalle quali è risultato assai difficoltoso trarre gli elementi utili ai fini del controllo strategico.

Da ciò discende la necessità di applicare una nuova metodologia con riferimento a tutti i Dipartimenti e Servizi orientata all'elaborazione di una prima relazione sull'attività complessiva del Ministero che possa contenere gli elementi significativi in materia di valutazione e controllo strategico.

A tal fine, il Servizio di controllo interno ha elaborato un'apposita metodologia per l'esercizio delle funzioni di valutazione e di controllo strategico, precisando che tale

metodologia, oltre ad operare un utile distinzione tra obiettivi strategici e obiettivi di gestione, costituisce il punto di partenza di un ciclo razionale di programmazione, gestione e controllo che, sul modello dell'impresa, caratterizza o dovrebbe caratterizzare il funzionamento delle amministrazioni pubbliche, in attuazione dei recenti provvedimenti di riforma. Nello stesso atto sono stati individuati 40 obiettivi strategici che, ricomponendo in un quadro unitario le scelte fondamentali della politica dei trasporti, è stato ritenuto utile anche per la formulazione degli obiettivi e programmi per l'anno 2001.

Nel dicembre 2000 il Servizio ha introdotto la nuova metodologia inviando un questionario, riferito all'attività svolta da ciascun Centro di Responsabilità amministrativa nell'anno 2000, inteso come un percorso logico da seguire per fornire indicazioni, dati, informazioni e notizie utili ai fini della valutazione e del controllo strategico, messo a punto anche grazie alla collaborazione dei responsabili dei Dipartimenti e dei Servizi dell'Amministrazione.

3.9 Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (FESR). Asse Reti e nodi di servizio. Programma operativo trasporti - Sottoprogramma infrastrutture di trasporto stradale. Individuazione itinerari prioritari.

Il Programma Operativo Trasporti, per quanto riguarda il settore relativo alle infrastrutture di trasporto stradale, prevede una posta finanziaria pari a 3.000 mld di lire circa.

In particolare, in occasione della elaborazione del QCS 2000-2006, si è resa necessaria una revisione degli assi strategici in rapporto ai quali operare la selezione degli itinerari prioritari da proporre per il cofinanziamento comunitario. Detti assi sono appresso riportati:

- ASSE I : Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno;
- ASSE II : Potenziamento delle connessioni fra aree locali e direttrici principali;
- ASSE III : Sviluppo delle infrastrutture nodali.

I primi due assi, che riguardano in particolare il settore della viabilità stradale (mentre il terzo è riferito in maniera specifica alla rete di porti, interporti ed aeroporti), orientano le azioni comprese nelle singole "misure", essenzialmente mirate alla realizzazione di interventi che interessano itinerari stradali in ambito interregionale, nazionale e internazionale nel Mezzogiorno d'Italia, intervenendo in una strategia integrata sia per le diverse modalità di trasporto che per le varie gerarchie d'intervento.

L'individuazione dei singoli interventi scaturisce quindi da una necessità di collegamenti stradali in grado di integrarsi con le altre modalità di trasporto esistenti e previste nell'ambito del medesimo Programma Operativo. La realizzazione di un efficiente sistema di trasporto non può, infatti, prescindere da una accentuata intermodalità tra i differenti sistemi.

Un ulteriore criterio che ha orientato la selezione degli itinerari, avuto riguardo ai parametri comunitari "dell'accessibilità", "riequilibrio modale", "mobilità", è stato quello di privilegiare la prosecuzione di interventi già avviati nel Q.C.S. 1994/99 e non ancora completati e quelli il cui processo formale di attuazione fosse già stato avviato.

Per evitare sprechi di risorse è stato applicato il principio che assegna priorità ai progetti che presentano la massima redditività della spesa e maggiore garanzia di spendibilità dei contributi erogati; è stato inoltre tenuto conto di quanto realizzato, o in corso di realizzazione, con altre fonti di finanziamento comunitario.

Infine, si è tenuto presente l'obiettivo del coordinamento e della sinergia tra le azioni indirizzate alla rete nazionale e quelle rivolte alla rete regionale: è stato predisposto il Programma Operativo Nazionale (PON) e sono state destinate risorse ai diversi programmi

operativi regionali (POR), su opere "complementari", volte ad assicurare quella sinergia che è in grado di esaltare e massimizzare l'efficacia dei distinti campi di azione.

Dal quadro sopra esposto sono, dunque, scaturite le scelte relative agli itinerari sotto elencati :

REGIONE	ITINERARIO	IMPORTO mld
Basilicata	S.S. 106 "Jonica"	320
Calabria	S.S. 106 "Jonica"	1.400
Sardegna	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari	170
Sicilia	S.S. 114 "Orientale Sicula" Catania-Siracusa	400
Campania	S.S. 7 *quater* "Formia-Garigliano" Tratto Garigliano-Mondragone	168
Puglia	S.S. 16 "Adriatica" Tratto Maglie-Otranto	32
Puglia	S.S. 7 6° lotto Grottaglie-Brindisi	10
A3 SA-RC	Autostrada SA-RC	500
	TOTALE	**3.000**

3.10 Ponte sullo stretto di Messina.

La delibera CIPE 19 febbraio 1999, sulla base della mozione 1-00275 con la quale il Senato - nella seduta del 25 giugno 1988 -, ha impegnato il Governo a trasmettere il progetto di massima redatto dalla società "Stretto di Messina S.p.A." al medesimo Comitato al fine di promuovere tutti gli approfondimenti ritenuti necessari da parte delle Amministrazioni responsabili della valutazione del citato progetto di massima (già stato approvato all'unanimità, con richiesta di approfondimenti tecnici, dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'ottobre 1997).

La suddetta delibera CIPE ha incaricato il Ministro dei lavori pubblici di concerto con Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ad indire due procedure ad evidenza pubblica, una delle quali finalizzata agli approfondimenti relativi alla definizione degli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima relativo ad un ponte sospeso a campata unica di 3.300 metri nonché di valutare, con riguardo ai predetti aspetti, altre possibili configurazioni delle comunicazioni tra la Sicilia ed il Continente ("alternativa multimodale") idonee a garantire il massimo sviluppo potenziale delle economie delle regioni interessate.

Lo studio che ne è seguito ha verificato la necessità di attuare un insieme di interventi infrastrutturali invarianti, già programmati, relativi a porti, aeroporti e relativi sistemi di accesso, necessari, comunque, per soddisfare le tendenze in atto della domanda di trasporto a media e lunga distanza in entrata e uscita dalla Sicilia. Le due soluzioni esaminate, ponte e multimodale, sono state valutate entrambe idonee a soddisfare la domanda di trasporto successiva al 2012, anno di ipotizzata entrata in funzione del ponte. La soluzione di costruzione del ponte comprende:

a) il "Progetto ponte" ossia il manufatto e i relativi sistemi di raccordo diretto autostradale e ferroviario;

b) "interventi invarianti", ossia interventi comunque ipotizzati anche nella soluzione alternativa multimodale, in quanto funzionali all'attraversamento con qualunque mezzo dello Stretto e idonei a soddisfare la crescente domanda di trasporto a media e lunga distanza, passeggeri e merci, con modalità aerea e via mare.

Per quanto riguarda gli interventi del progetto ponte, l'*advisor* ha evidenziato, in primo luogo, che il manufatto potrebbe entrare in esercizio solo nel 2012. Gli 11 anni che, nel presupposto di una sequenza ottimale dell'iter procedurale ed esecutivo, sono necessari da oggi alla realizzazione dell'opera, costituiscono la somma di due periodi:

• 4 anni iniziali necessari a tutte le attività propedeutiche all'avvio dei lavori (periodo 2001-2004), sostanzialmente dedicati al completamento della progettazione definitiva, alla valutazione dell'impatto ambientale, alla procedura di approvazione di localizzazione dell'opera, alla predisposizione del progetto esecutivo, alla procedura di assegnazione lavori;

• 7 anni necessari per la realizzazione del manufatto e delle opere complementari.

Quanto al costo totale del progetto ponte, esso è pari, al netto dell'IVA, a circa 9.400 mld, contro i circa 7.150 mld stimati nel 1997.

Per quanto concerne gli interventi invarianti, cioè da realizzare qualsiasi soluzione si scelga, l'*advisor* stima, una spesa pari a 4.650 mld (da aggiungere al costo di 9.400 mld di lire, in caso di scelta del ponte).

L'analisi condotta dall'*advisor* dei benefici economici generali, ambientali e sulla sicurezza (che si aggiungono alla soddisfazione della domanda di trasporto) fornisce informazioni necessarie per la comparazione e la realizzazione dell'uno o dell'altro progetto: (a) individua i soggetti economici e i territori che più verrebbero a beneficiare dell'una o dell'altra soluzione; (b) individua le tipologie o le specifiche situazioni che risentono più o meno negativamente dell'una e dell'altra soluzione; (c) individua le fattispecie di entrambe le soluzioni che si prestano a "penetrazione criminale". Queste informazioni consentono di valutare, qualunque progetto venga attuato, le eventuali azioni compensative sul piano economico e soprattutto, nel caso dell'ambiente e della sicurezza, le azioni di contrasto da porre in essere.

4. Il decentramento delle funzioni.

In attuazione delle leggi quadro sul riordino e la riforma della pubblica amministrazione (legge 15.3.1997, n. 59 e legge 15.5.1997, n. 127), Sono stati emanati appositi D.P.C.M. per il trasferimento delle risorse umane e finanziarie alle Regioni ed Enti locali.

Con il d.lgs. 19.11.1997, n. 422 sono stati disciplinati i settori interessati e le nuove competenze ed i tempi di attuazione; ulteriori integrazioni sono state operate con successivi provvedimenti legislativi (d.lgs. 22.9.1998, n. 345 e d.lgs. 20.9.1999, n. 400).

Si riassume qui lo stato delle disposizioni adottate, per i singoli settori interessati.

Area Trasporti (d. lgs. 112/1998)					
Settore	**Enti destinatari**	**Provvedimento**	**Risorse annue**	**Risorse *una tantum***	**Personale**
Trasporti	Regioni e ee.ll.	DPCM 12/10/2000	12.600.000.000	57.450.000.000	745
		DPCM 13/11/2000			
		DPCM 19/12/2000			
		Totale	12.600.000.000	57.450.000.000	745
Risorse totali area trasporti, infrastrutture e ambiente			**12.596.250.000.000**	**8.796.850.000.000**	**9.922**

4.1 In particolare: il trasporto pubblico locale.

Il d.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 "Conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale" (modificato con il d.lgs. n. 400 del 20 settembre 1999) ha attribuito le funzioni e i compiti relativi al servizio di trasporto pubblico locale alle Regioni e agli enti locali e ha disposto il subentro delle stesse nei compiti in materia di trasporto regionale e locale delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse.

In tale contesto, le Regioni dovrebbero assumere una più ampia potestà in tema di programmazione, anche per assicurare l'attuazione dell'intermodalità dei servizi; la responsabilità di definire le reti del trasporto pubblico locale stabilendo, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi atti a soddisfare la domanda di mobilità e il compito di procedere alla copertura dei relativi costi.

A seguito del decreto legislativo n. 422/1997, quasi tutte le Regioni (tranne la Campania) hanno adottato nel triennio 1998-2000 le leggi regionali di attuazione, rendendo in tal modo operativa, almeno sul piano normativo, la riforma del trasporto locale.

Tutte le leggi regionali: hanno individuato i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli Enti Locali di tutte le funzioni che non richiedono l'esercizio unitario su base regionale (sono in genere di competenza regionale le funzioni amministrative relative ai servizi ferroviari, marittimi e aerei; solo alcune regioni invece conservano la competenza in materia di servizi automobilistici che collegano tra loro capoluoghi di provincia e centri dotati di infrastrutture per la mobilità aventi rilevanza a livello regionale); hanno dettato le regole per l'esercizio delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto di interesse regionale e locale che si traducono in una maggiore responsabilità da parte degli Enti Locali e della Regione; hanno previsto l'ottimizzazione e la razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico attraverso un sistema coordinato e integrato dei servizi anche tra le diverse modalità di trasporto, al fine di realizzare una maggiore economicità; hanno introdotto lo strumento del contratto di servizio pubblico che, nel fissare l'entità del corrispettivo, dovrebbe incrementare il rapporto ricavi/costi, fino a raggiungere un coefficiente pari al 35% a partire dal 2000; quasi tutte le leggi regionali hanno infine incentivato la separazione (ora obbligatoria) tra le funzioni di amministrazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico (favorendo l'uscita degli Enti Locali dalle società di gestione dei servizi di trasporto e la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in S.p.A.) e hanno promosso il superamento degli assetti monopolistici introducendo il principio del ricorso alle regole concorsuali per la scelta del gestore.

Conseguenza fondamentale del nuovo quadro normativo è, in particolare, la certezza finanziaria e la copertura di bilancio dei contratti di servizio, che dovranno essere modulati in conformità a livelli minimi di servizi compatibili con le risorse destinate al settore.

Considerato che ulteriori servizi dovranno essere posti a carico degli enti locali con le medesime caratteristiche di certezza e copertura, dovrebbe venire a cessare la necessità di interventi straordinari a ripiano dei disavanzi, in quanto le Aziende saranno responsabili in proprio dei risultati di bilancio.

In attuazione di tale complesso normativo, in quasi tutte le Regioni è stata avviata la predisposizione degli atti di programmazione, di competenza del Consiglio Regionale, individuando l'ammontare e i criteri di ripartizione delle risorse destinate al settore e sono state convocate le Conferenze di servizi con gli enti locali interessati finalizzate alla definizione della rete, della quantità e degli *standard* di qualità dei servizi minimi e dei servizi aggiuntivi. Previa approvazione da parte della Regione dei contratti tipo (ove previsto dalla legge regionale) è stata infine avviata la formalizzazione dei contratti di servizio nei bacini di traffico interessati.

Ciò dovrebbe consentire di fornire alle aziende di trasporto, a decorrere dal prossimo anno (ove non già attuato in via provvisoria), certezza sull'entità dell'intervento della Regione coerentemente al passaggio da un sistema di ripiano dei disavanzi a un sistema fondato sulla garanzia dell'equilibrio tra oneri finanziari e risorse disponibili.

L'apertura al mercato, incentivata in tutte le leggi regionali, ma prorogata al 31.12.2003 dal d.lgs. n. 400/1999, e la stipulazione dei nuovi contratti di servizio dovrebbero contribuire a ridurre l'apporto del finanziamento pubblico e permettere il definitivo ripiano dei disavanzi pregressi.

4.2 Segue: il trasporto pubblico 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. 662/1996, il legislatore ha espressamente previsto l'affidamento alle Ferrovie dello Stato la ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale governativa e la loro gestione per un periodo massimo di tre anni[5], mentre i servizi ferroviari in concessione sono stati direttamente inclusi nella delega prevista dall'art. 4 della legge n. 59/1997.

Il d.lgs di attuazione n. 422/1997 e successive modifiche ha quindi delegato alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione di tali gestioni a decorrere, per le prime, entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione (entro comunque il 1° gennaio 2000) e, per le seconde, 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 d.P.R. n. 616/1977 per le ferrovie in concessione e l'entità delle risorse finanziarie da trasferire 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.

Ai sensi dell'art. 9 del citato d.lgs. n. 422/1997, 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. 422/1997 (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. 422/1997 (ferrovie in concessione alle Ferrovie dello Stato).

Proprio in vista di tale definitivo trasferimento, la legge finanziaria per il 2001 ha stanziato 1.500 mld per far fronte, oltre ai disavanzi delle aziende di trasporto relative al 1999, anche 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 e della navigazione evidenziano 2.788,3 mld di disavanzi relativi al periodo 1994-2000, al netto delle sovvenzioni a carico dello Stato.

4.3 Segue: la materia della navigazione interna.

Il processo di decentramento funzionale ed organizzativo ha trovato un ulteriore impulso con l'adozione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000 e del D.P.C.M. 16 novembre 2000, con i quali si è proceduto nel lavoro di individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane e organizzative da trasferire alle regioni e agli enti locali.

In particolare, per la materia della navigazione interna, l'art.9 del citato D.P.C.M. 12 ottobre 2000 ha rinviato a successivi accordi tra Governo, regioni e enti locali, da adottarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore dello stesso d.P.C.M., la definizione delle competenze in materia *de qua* mantenute allo Stato ovvero conferite alle regioni con le relative risorse.

Per il soppresso Servizio escavazione porti, il D.P.C.M. 12 ottobre 2000, consentirà entro il 2001 di giungere alla concreta dismissione del suddetto Servizio da parte dell'Unità di gestione. Solo recentemente, poi, è stato raggiunto un accordo tra i rappresentanti del Ministero

---

[5] 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).

e quelli delle regioni e delle provincia autonoma di Trento per il trasferimento della Gestione governativa navigazione Laghi Maggiore, Como e Garda alla regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, nonché alla Provincia autonoma di Trento per effetto dell'art.11 del d.lgs. n.422/1997.

5. Le intese istituzionali di programma (IIP) e gli Accordi Programma Quadro (APQ).

Il processo di sviluppo territoriale si sta attuando attraverso un'ampia collaborazione tra Governo, Regioni e Province Autonome, mediante politiche di intervento comuni che interessano soggetti pubblici e privati mirate a perseguire una efficace realizzazione di interventi che contribuiscano alla creazione di condizioni favorevoli per una nuova crescita economica ed occupazionale.

Vengono così ad assumere particolare rilevanza sia la definizione delle risorse finanziarie, destinate alla realizzazione di piani pluriennali di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati, finalizzati alla creazione di condizioni favorevoli per lo sviluppo socioeconomico, che il trasferimento delle funzioni da parte dello Stato alle Regioni e alle Province Autonome, previsto in attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Per quanto concerne il primo aspetto sopra indicato è da rilevare che la legge attribuisce un ruolo primario di riferimento programmatico per lo sviluppo del territorio alle Intese Istituzionali di Programma.

Infatti, l'art. 2, comma 203, della legge 662/1996 e la delibera Cipe 21 marzo 1997 attuativa del disposto normativo, stabiliscono che la ricognizione programmatica delle risorse disponibili debba essere formalizzata nelle "Intese Istituzionali di Programma" (IIP), al fine di concordare gli obiettivi da conseguire ed i settori nel quali è indispensabile l'azione congiunta tra Governo, Regione e Provincia Autonoma, in modo da costituire un quadro di riferimento degli atti di programmazione negoziata.

La ricognizione programmatica è correlata: all'analisi della situazione economico-sociale della Regione o Provincia Autonoma, all'individuazione dei punti di forza di sviluppo dell'Ente, allo stato di programmazione regionale, al grado di realizzazione degli interventi previsti e al quadro finanziario delle risorse pubbliche, private, nazionali e comunitarie destinate alla realizzazione degli obiettivi dell'Intesa Istituzionale di Programma.

Quest'ultima deve, inoltre, definire: i programmi di intervento nei settori di interesse comune, da attuarsi attraverso specifici Accordi di Programma Quadro, i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli stessi, nonché le modalità di verifica e di aggiornamento degli obiettivi generali e degli strumenti attuativi.

A tale proposito, sono stati previsti appositi organismi collegali, costituiti dal Comitato Istituzionale di Gestione e dal Comitato paritetico di Attuazione. Il primo è composto dai rappresentanti del Governo e della Giunta regionale (rappresentanza politica).

Compito di particolare rilevanza del Comitato istituzionale di gestione è la verifica complessiva degli obiettivi dell'Intesa e dei suoi strumenti attuativi e l'eventuale aggiornamento degli obiettivi stessi, delle relative priorità e della programmazione delle risorse.

Al Comitato paritetico di attuazione, composto, invece, dai rappresentanti delle amministrazioni statali e regionali (rappresentanza - amministrativa), spetta l'individuazione e la verifica delle misure e delle procedure di monitoraggio degli interventi previsti dagli Accordi di Programma Quadro e l'adozione dei provvedimenti necessari e delle misure correttive volte ad assicurare i modi, tempi e attività funzionali alla realizzazione degli interventi stessi.

Alla data del 31 dicembre 2000, il quadro di riferimento è il seguente:

Regioni	Intesa Istit.nale programma	APQ	NOTE
Abruzzo	Approvata dal Cipe il 15.2.2000 Firmata il 15.2.2000	Modalità di collegamento di comunicazione	Confronto avviato
Basilicata	Approvata dal Cipe il 21.12.1999 Firmata il 5.1.2000	Trasporto ferroviario e sistema di modalità e scambio	A.P.Q firmato il 19.1.2000
Calabria	Approvata dal Cipe il 29.1999 Firmata il 19.10.1999		Non sono previsti accordi in materia di trasporti
Campania	Firmata il 16.2.2000	Interconnessione sistema mobilità: porti, aeroporti interporti e ferrovie	Confronto non ancora avviato
Emilia Romagna	Firmata il 22.3.2000	Trasporti e logistica	Iniziata attività istruttoria
Friuli V.G.			Confronto non ancora avviato
Lazio	Cipe 17.3.2000 Firmata il 22.3.2000	Trasporti e Centri intermodali Sistema aeroportuale Agenzia di navigazione satellitare	Confronto avviato
Liguria	Cipe 17.3.2000	Trasporti e viabilità	Confronto avviato
Lombardia	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Sistema integrato di accessibilità viaria e ferroviaria all'aeroporto di Malpensa 2000; Mitigazione impatto ambientale e delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei comuni su cui ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000	APQ firmato contestualmente all'IIP ridefinito e firmato l'1.9.1999 APQ previsto dall'art. 43 L.144/99 Finanziamento a carico della legge finanziaria 2000
Marche	Cipe 21.4.1999 Firmata il 7.5.1999	Infrastrutture rete ferroviaria	APQ firmato il 19.11.1999
Molise	Cipe 21.12.1999 Firmata il 16.2.2000	Infrastrutture ferroviarie	Confronto avviato
Piemonte	Firmata il 22.3.2000	Alta capacità: interconnessioni ferrovie concesse	Confronto non ancora avviato
Puglia	Cipe 15.2.2000 Firmata il 16.2.2000	Infrastrutture di comunicazione viarie e ferroviarie	Confronto avviato
Sardegna	Cipe 19.2.99 Firmata il 21.4.1999	Infrastrutture ferroviarie; continuità territoriale	APQ firmato contestualmente all'IIP. Oggetto di approfondimento attraverso specifiche commissioni tecniche
Sicilia	Cipe 6.8.1999 Firmata il 13.9.1999	Rete ferroviaria; Aeroporti; Porti	Confronti avviati
Toscana	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Infrastrutture viarie e ferroviarie	Firmato il 24.5.2000
Prov. Bolzano	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Prov,. Trento	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Umbria	Cipe 19.2.1999 Firmata il 3.3.1999	Infrastrutture di collegamento ferroviario	Confronto avviato
Valle D'Aosta	Non sottoscritta		Confronto non avviato
Veneto	Non sottoscritta		Confronto non avviato

Regione Lazio.

L'IIP intende dare attuazione ad una strategia finalizzata ad accrescere la competitività del sistema regionale per perseguire obiettivi specifici, da realizzarsi attraverso l'attuazione dei piani pluriennali di intervento, nel settori di interesse comune.

Per il settore trasporti il complesso degli interventi attua intese pregresse sia per quanto concerne il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, sia per la definizione del piano della logistica e della portualità regionale.

Ciò dovrà avvenire mediante specifici APQ concernenti i seguenti settori: Ferrovie dello Stato - Trasporti e Centri Intermodali - Interporti e Porti.

Per le Ferrovie si intende dare attuazione agli interventi volti a migliorare la mobilità con l'obiettivo di trasferire quote significative di utenti dalla gomma al ferro e dal trasporto individuale a quello collettivo.

Gli interventi riguardano il completamento della linea Alta Velocità Roma-Napoli; la riqualificazione della rete ferroviaria relativa al nodo di Roma e le sue interconnessioni a livello regionale; la realizzazione di attrezzature e nodi di scambio fra i vari sistemi di Trasporto Pubblico Locale, con particolare riferimento all'interoperabilità fra la gomma ed il ferro.

Analogo obiettivo viene stabilito per il settore merci, mediante la realizzazione di reti di centri intermodali e piattaforme logistiche per la manipolazione delle merci, conformemente a quanto previsto nel Piano Regionale delle Merci, ove si attribuisce un ruolo rilevante al trasporto combinato.

A tal fine particolare rilevanza assumono le realizzazioni degli interporti previsti ai sensi della legge n. 454/1997, che, per l'area romana, sono individuati a Civitavecchia, Fiumicino e Tivoli.

Per quanto concerne la portualità, viene individuato il polo Civitavecchia-Roma-Fiumicino e Gaeta come centri mediante i quali è possibile ipotizzare un forte incremento degli scambi.

Ciò si renderà possibile, dando attuazione al protocollo d'intesa fra l'autorità Portuale ed il Comune di Fiumicino: la realizzazione della programmata piattaforma logistica merci di Fiumicino; l'ampliamento delle banchine commerciali dei porto di Gaeta ed il completamento degli interventi di potenziamento del porto di Civitavecchia.

Regione Liguria.

L'Intesa per il settore trasporti prevede un'ampia tipologia di interventi finalizzati alla realizzazione di investimenti per lo sviluppo ed il consolidamento del sistema dei trasporti su strada, ferrovia e mare. In particolare, dovranno essere effettuati interventi: sulle infrastrutture di trasporto di interesse nazionale; sulle infrastrutture ferroviarie per il trasporto pubblico e la mobilità nelle aree urbane; sulla portualità nazionale.

Detti interventi vengono posti genericamente a carico dei fondi comunitari, delle risorse delle Amministrazioni centrali, regionali e locali, delle risorse per le aree depresse 2000-2002, nonché, nell'ambito di quest'ultima, di un ulteriore importo di 50 mld, utilizzando la quota "accantonata per il finanziamento di grandi progetti infrastrutturali a valenza nazionale o di raccordo internazionale e/o di riequilibrio", di cui alla delibera Cipe 15 febbraio 2000, punto 3.

In particolare, gli interventi nel settore delle Infrastrutture ferroviarie sono costituiti da:

- Progettazione di interventi di adeguamento della capacità e fluidità di traffico nel nodo di Genova;
- Completamento del raddoppio con spostamento a monte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, tratta Finale Ligure-Andora;
- Terzo valico ferroviario fra Genova e la Pianura Padana;

• Interventi di adeguamento della linea ferroviaria Pontremolese;

• Interventi di adeguamento della linea ferroviaria Savona-Cairo M.-Alessandria;

• Interventi di adeguamento delle condizioni di interoperabilità della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia con la rete ferroviaria francese.

Sono poi previsti interventi nel settore del trasporto pubblico e della mobilità, nelle aree urbane interessanti la Metropolitana di Genova e la realizzazione di un impianto fisso in Valbisagno.

Regione Marche.

L'IIP, nel fissare gli obiettivi generali per ricostruzione e sviluppo dei territori interessati dalla crisi sismica, per il settore trasporti, demanda la programmazione degli interventi ad uno specifico APQ concernente la rete ferroviaria, con un onere, per il periodo 1999/2004, di 180 mld, di cui 10 mld a carico della legge n. 208/1998 (Delibera Cipe 9.7.98) e 170 mld a valere su fondi F.S.

L'APQ prevede il potenziamento della linea Orte-Falconara, costituito prevalentemente da interventi di raddoppio, a valere sul I *Addendum* al Contratto di Programma F.S. 1994-2000, per le seguenti opere:

• Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. Albacina, per un costo stimato di 75 mld;

• Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto, per un costo stimato di 85 mld;

• Progettazione P.M. Albacina-Castelplanio, per un costo di 9,15 mld (solo progettazione di massima);

• Progettazione Fossato di Vico-Fabriano, per un costo non dichiarato.

Lo stesso APQ prevede interventi per il rinnovo del materiale rotabile, per un importo di lire 12 mld, di cui 6 mld a carico delle FS e 6 mld a carico della regione (delibera Cipe 70/98) e la soppressione di Passaggi a livello sulla linea regionale Civitanova Marche-Albacina, per un costo complessivo di 8 mld, di cui 4 mld a carico delle F.S. a valere sulla legge n. 354/1998 e 4 mld a carico della Regione a valere sulla Delibera CIPE 70/98.

Regione Molise.

L'IIP, per lo sviluppo della Regione, attribuisce una particolare priorità all'asse Termoli-Venafro, con allaccio alle direttrici adriatica e tirrenica, sia per quanto attiene alla viabilità che per quel che attiene alla modernizzazione ed allo sviluppo della ferrovia, domandando a specifici APQ l'individuazione degli interventi necessari.

L'adeguamento delle infrastrutture di trasporto viene considerato dalla Regione come elemento strettamente funzionale al pieno sviluppo delle attività produttive, con ricaduta nel miglioramento delle condizioni e del livello di vita della popolazione.

L'IIP demanda l'individuazione delle risorse necessarie alla successiva definizione di uno specifico APQ.

Regione Sardegna.

L'Intesa prevede alcuni settori di intervento, tra cui quelli concernenti la viabilità e i trasporti interni, i trasporti esterni e la continuità territoriale.

Per l'attuazione di detti obiettivi, contestualmente all'Intesa, sono stati sottoscritti alcuni APQ, tra i quali quello concernente i Trasporti ferroviari (APQ 5a). Nella stessa Intesa viene altresì concordato di definire successivi APQ al fine di ottimizzare il trasporto ferroviario passeggeri e merci, programmando interventi sulla rete strutturale delle F.S. S.p.A.,

comprendenti, tra l'altro, il risanamento delle aziende esercenti i servizi ferroviari in Gestione Commissariale governativa (Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde).

Per quanto concerne la continuità territoriale, l'Intesa prevede la definizione delle modalità attraverso le quali garantire la rimozione delle diseconomie derivanti dalla condizione di insularità, sia in termini di servizi, sia in termini di qualità dei servizi stessi.

In particolare l'APQ per il trasporto ferroviario prevede sette interventi ferroviari e la redazione di uno studio di fattibilità per un costo complessivo di 569,6 mld.

Regione Basilicata.

Uno degli obiettivi primari presi in considerazione nell'ambito dell'intesa è il potenziamento delle strutture di collegamento, da perseguire attraverso la sottoscrizione di specifici Accordi di Programma Quadro.

In ambito trasportistico è stata prevista la stipula di due distinti APQ, l'uno concernente la viabilità, l'altro il trasporto ferroviario e i sistemi di mobilità e scambio.

Costo complessivo dell'Accordo è pari a 515 mld, di cui 408 mld a carico dello Stato e 77,1 mld a carico della Regione e 28,8 mld a carico di altri soggetti.

Regione Sicilia.

Le aree di intervento nel settore trasportistico previste nell'Intesa sono: la viabilità stradale, la rete ferroviaria, gli aeroporti e i porti. I programmi di intervento individuati nell'ambito dell'Intesa stessa riguardano:

- il completamento della rete autostradale;
- il completamento delle linee ferroviarie Messina-Palermo e Messina-Siracusa (raddoppi ed elettrificazione);
- il potenziamento dei porti di Palermo, Termini Imerese e Catania;
- il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti di Falcone-Borsellino (Punta Raisi) e Fontanarossa;
- il miglioramento della accessibilità e connettività della rete viaria;
- l'accessibilità ferro-stradale ai principali porti;
- i centri logistici per l'intercambio modale;
- l'integrazione nel campo del trasporto pubblico locale;
- il riassetto a livello regionale del sistema aeroportuale e portuale.

Regione Puglia.

L'intesa prevede le risorse finanziarie da destinare all'Accordo di Programma Quadro nel settore trasporti: i fondi ordinari messi a disposizione delle amministrazioni centrali, dell'amministrazione regionale, degli enti locali, le risorse messe a disposizione della programmazione dei fondi comunitari per il periodo 2000-2006, le risorse destinate alle aree depresse nonché ogni altra risorsa pubblica e privata disponibile. Inoltre, il 40% della quota assegnata alla regione dalla delibera Cipe 142/99, pari a complessivi 617,225 mld, viene assegnata dalla Regione stessa al settore trasporti e viabilità.

Per quanto riguarda le ferrovie, le politiche di investimento in atto e le linee di intervento riguardano:

Ferrovie dello Stato:

- potenziamento della linea Caserta-Foggia;
- potenziamento della linea adriatica (raddoppio della tratta Termoli-San Severo, completamento raddoppio della tratta Bari-Taranto e della tratta Bari-Lecce, elettrificazione della tratta Taranto-Brindisi);

- sistemazione del nodo di Bari;
- interventi di ammodernamento e potenziamento dei collegamenti con Napoli e Roma (via Caserta), con Gioia Tauro e Battipaglia (via Taranto-Metaponto) da definirsi nei programmi operativi relativi al Quadro Comunitario di Sostegno (Q. C. S.) 2000-2006.

Ferrovie Sud-Est:

- interventi di ammodernamento e potenziamento finanziati dalle leggi n. 910/1986 e n. 611/1996, per un importo complessivo di 320 mld, realizzati fino ad oggi per un ammontare del 30%;
- intervento sulla tratta Noicattaro-Rutigliano (finanziato per 33 mld con i fondi di cui alla legge n. 341/1995, aree depresse);
- ammodernamento della linea Martina Franca-Lecce (finanziato per 43 mld con i fondi di cui alla legge n. 208/1999);

Ferrovie Appulo-Lucane:

- trasformazione dell'intera linea ferroviaria Bari-Matera da scartamento ridotto a scartamento ordinario. Per la tratta che ricade in territorio pugliese sono disponibili ad oggi le sole progettazioni preliminari (spesa presunta 185 mld);
- intervento per adeguamento a scartamento ordinario della tratta Bari-Bitritto (finanziato per 20 mld con i fondi della legge n. 611/1996).

Ferrovia Bari Nord:

- raddoppio binari della tratta Bitonto-Ruvo, in corso di realizzazione (41 mld Regione Puglia POP 94-99);
- collegamento metropolitano tra Stazione di Bari Centrale e Quartiere S.Paolo, in corso di realizzazione (73 mld Stato legge n. 211/1992 e 73 mld Regione Puglia POP;
- collegamento metropolitano tra stazione di Bari Centrale e l'aeroporto di Bari-Palese, parzialmente finanziato con i fondi della legge n. 135/1997 (35 mld) e con i fondi della legge n. 211/1992 (60 mld).

Ferrovia del Gargano:

- ripristino della linea Foggia-Lucera (25 mld legge n. 211/1992 e 25 mld Regione Puglia POP 94/99);
- realizzazione fabbricato viaggiatori di Apricena (4,5 mld legge n. 910/1986);
- velocizzazione linea Peschici-S.Severo (65 mld legge n. 910/1986 per la tratta S.Severo-Sannicandro G.).

Per gli *interporti* le linee di investimento riguardano:

- l'interporto di Bari. Costo totale presuntivo L/mld 60 - per il primo lotto, i finanziamenti ammontano a L/mld 20,6 a carico dello Stato (legge n. 240/1990) e a L/mld 23,5 a carico dei fondi POP Puglia 1994-1999;
- l'interporto a rete dell'area jonico-salentina sulle aree logistiche di Brindisi, Lecce Surbo e Molo Polisettoriale di Taranto (finanziamento da parte dello Stato per L/mld 19,8 legge n. 341/1995);
- l'interporto di Cerignola: finanziamento per il primo lotto funzionale a carico dei fondi POP Puglia 1994/99 per L/mld 23,4.

Porti:

sulla base della ripartizione dei fondi destinati dalla legge n. 413/1998 all'ammodernamento e riqualificazione dei porti, sono stati previsti numerosi interventi sui porti di Bari, Brindisi, Taranto, oltre quelli finanziati con delibera Cipe 6.8.99 n. 143 sui porti di Molfetta e Manfredonia.

Aeroporti:

le linee di intervento nel quadro di sviluppo dei traffici aeroportuali riguardano gli aeroporti di Bari Palese, Brindisi Papola, Foggia G.Lisa, Taranto Grottaglie, Lecce Galatina.

Regione Calabria.

L'Intesa prevede l'Accordo di Programma Quadro Reti e Sistemi Interregionali di trasporto, finalizzato alla costruzione di un sistema integrato di trasporto strategico di interesse nazionale sul versante jonico centrato sul potenziamento della S.S. 106 per la parte ricadente nel territorio della Regione Calabria.

Non sono descritti o indicati nel corpo dell'Intesa gli interventi trasportistici previsti e finanziati o da finanziarsi riguardanti gli altri settori trasportistici (ferrovie, porti, aeroporti, interporti) né, di conseguenza, sono state quantificare ed indicate le corrispondenti risorse finanziarie attivate o da attivarsi.

Regione Umbria.

L'Intesa prevede nel settore trasporti i seguenti interventi:

- completamento della progettazione e realizzazione dei lavori relativi ad interventi per il raddoppio della Roma-Orte-Falconara (raddoppio della tratta Spoleto-Campello);
- ammodernamento, sulla direttrice Roma-Perugia-Firenze, della tratta Foligno-Terontola;
- ammodernamento e riqualificazione della Ferrovia Centrale Umbra;
- opere di completamento dell'aeroporto di Perugia S.Egidio;
- centri merci e piattaforme logistiche;
- completamento degli interventi relativi alla tratta ferroviaria Spoleto-Terni.

Regione Piemonte.

L'Intesa prevede, nel settore dei trasporti, la stipula di Accordi di Programma Quadro secondo lo schema di sintesi preliminare appresso portato:

(a) Ferrovie interregionali.

Inserimento delle tratte piemontesi nella rete ferroviaria nazionale ed internazionale ad Alta Capacità.

1) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Torino-Milano;
2) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Torino-Lione;
3) Nuovo collegamento ad Alta Capacità Genova-Novi Ligure;
4) Itinerario Voltri-Sempione;
5) Completamento del Passante ferroviario di Torino.

(b) Ferrovie regionali-Ferrovie dello Stato e Ferrovie in Concessione.

Riqualificazione del trasporto ferroviario a scala regionale e metropolitana (Ferrovie dello Stato e Ferrovie in concessione).

1) Infrastrutture: rete FS; rete ferrovie concesse;
2) Materiale rotabile;
3) Valorizzazione delle stazioni e recupero di quelle non presenziate;
4) Messa in sicurezza delle linee "commerciali" con abolizione dei passaggi a livello;
5) Recupero e valorizzazione degli scali merci.

Regione Abruzzo.

L'Intesa Istituzionale di Programma è volta al perseguimento di vari obiettivi di sviluppo, tra cui il potenziamento delle infrastrutture di collegamento.

Tale obiettivo è finalizzato al superamento dei nodi strutturali che ancora impediscono di fatto all'Abruzzo di espletare la sua naturale funzione di "cerniera" tra Nord e Sud e tra Est ed Ovest. Pertanto gli interventi previsti sono diretti a potenziare i nodi più strettamente trasportistici e quindi i porti, gli interporti, gli aeroporti.

Nel settore trasporti è prevista la sottoscrizione dei seguenti Accordi di Programma Quadro:

1) porto di Pescara - risorse finanziarie previste L/mln 9.350 legge n. 488/1999;
2) interporto Val Pescara e Marsica - risorse finanziarie L/mln 33.400 legge n. 488/1999;
3) integrazione corridoio Adriatico - risorse necessarie L/mln 450 delibera CIPE 142/1999.

Regione Campania.

Obiettivo principale dell'Intesa è la crescita dell'occupazione da perseguirsi secondo una strategia di sviluppo sostenibile, di miglioramento della qualità della vita, di un armonico ed equilibrato sviluppo del territorio.

Per quanto concerne il sistema dei trasporti le azioni previste sono dirette a innalzare i livelli di efficienza della rete mediante anche un intervento di funzionalizzazione del cospicuo patrimonio di infrastrutture esistenti (completamento di opere, attivazione di nodi di interconnessione fra le diverse modalità di trasporto in punti strategici del sistema, che consentano una stabile "messa in rete" dell'apparato trasportistico).

L'A.P.Q. previsto nell'Intesa in questione troverà copertura finanziaria a valere sul complesso delle risorse ordinarie del bilancio dello Stato, delle risorse destinate alle aree depresse per gli esercizi finanziari 1999/2000, delle risorse comunitarie, delle somme destinate al cofinanziamento nazionale degli interventi comunitari, delle risorse regionali, delle risorse degli enti locali, delle eventuali risorse private.

Toscana.

L'A.P.Q. Toscana per il settore delle infrastrutture di trasporti prevede un fabbisogno finanziario degli interventi ammontante a L/mld 12.319,1.

Le parti contraenti (Regione Toscana, Ministero del Tesoro, Ministero dei Trasporti, F.S., S.p.A.), nel convenire circa l'indispensabilità della realizzazione degli interventi relativi alla linea ferroviaria ad alta capacità (tratta A.V. Bologna-Firenze, nodo A.V. di Firenze), hanno preso atto che gli impegni previsti a carico della stessa F.S. S.p.A. sono condizionati dall'approvazione del Piano d'impresa 1999/2003 da parte del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e del successivo Contratto di Programma, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, al fine di poter rispettare tempi e costi degli interventi riportati nelle singole schede allegate all'A.P.Q. Per quanto concerne gli investimenti ferroviari, la previsione della realizzazione di opere è evidenziata nella seguente tabella.

(in milioni di lire)

	Importo stimato dell'intervento	Contratto di programma 94/00 I Addendum	Ulteriori occorrenze previste per il Piano di Impresa FS	Altri finanziamenti	Amm.ni statali, Regione, Enti locali
Totali	8.273.276	3.265.128	144.000	2.520.000	144.148

Per quanto concerne, poi, il settore *portuale*, gli interventi previsti risultano dalla seguente tabella.

(in milioni di lire)

Docup 97/98	Docup 00/06	Legge 413/98	Legge 426/98	Legge 30/98	Autofin.to	Privati	Totale
23.894	5.068	164.887	600	1.000	33.364	3.920	232.733

Vengono inoltre riportati, di seguito, gli interventi relativi al settore *interportuale ed aeroportuale*, come risulta dalle seguenti tabelle:

Interporti

(in milioni di lire)

Docup 97/98	Docup 00/06	Autofin.	Privati	Totale
30.144	0	47.916	0	78.060

Aeroporti

(in milioni di lire)

Legge 135/97	Legge 194/98	Autofin.to	Privati	Totale
7.000	29.875	1.366	0	38.241

Regione Lombardia.

L'Intesa Istituzionale di Programma prevede per il settore trasporti un A.P.Q. concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità all'aeroporto di Malpensa mediante l'utilizzazione delle seguenti risorse:

- 4.769,8 mld di lire a carico dello Stato;
- 550,2 mld a carico della Regione Lombardia;
- 57,9 mld a carico di altri soggetti.

E' stato ridefinito e firmato il 1°.9.99 l'A.P.Q. concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità viaria e ferroviaria all'aeroporto di Malpensa 2000.

Sono previsti interventi stradali e ferroviari che, nel loro insieme, costituiscono il sistema completo di collegamento a Malpensa 2000.

Le risorse finanziarie ammontano globalmente a lire 5.370 mld di cui lire 1.500 mld per l'accessibilità stradale e lire 3.870 mld per l'accessibilità ferroviaria.

Gli interventi ferroviari risultano così finanziati:

- 3.561,8 mld a carico dello Stato;
- 250,2 mld a carico della Regione, il resto a carico di altri soggetti.

L'APQ Malpensa ha già permesso l'ultimazione ed ha facilitato la realizzazione di diversi interventi quali: il Terminal Cadorna, il nuovo raccordo Saronno-Busto-Malpensa e il primo tratto del Passante Ferroviario.

Regione Emilia Romagna.

Ai fini dell'attuazione dell'Intesa, sono stati individuati i settori in relazione ai quali definire specifici Accordi di Programma Quadro.

Nell'ambito dell'obiettivo "infrastrutture e trasporti", gli interventi previsti riguardano il potenziamento e la qualificazione dei sistemi di trasporto ferroviario, idroviario, aeroportuale e portuale, al fine di massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del trasporto diminuendone i costi e l'impatto ambientale.

Il quadro finanziario dell'I.I.P. comprende risorse a carico dello Stato, della Regione e di altri soggetti pubblici locali.

6. I trasferimenti finanziari e altri atti di programmazione.

6.1 I trasferimenti al settore trasporti e alla Società Ferrovie dello Stato S.p.A.

I trasferimenti destinati ai vari comparti del settore trasporti, completi dei capitoli già trattati nei settori salari e previdenza, hanno previsto, per l'esercizio 2000, uno stanziamento di 27.779, quasi interamente impegnati, e un pagato competenza di 17.801 mld. La spesa maggiore è stata destinata alle Ferrovie dello Stato, con risorse stanziate a vario titolo per circa 25.412 mld.

Per questo comparto sono state individuate cinque destinazioni di finanziamento: trasporto aereo, ferroviario, marittimo, pubblico locale e incentivi alle imprese navalmeccaniche.

Per quanto attiene ai trasferimenti alle Ferrovie nel loro complesso, si evidenzia che gli oneri a carico del Tesoro hanno fatto segnare - in termini di impegni - un notevole decremento (pari al 23,6% circa) rispetto al precedente esercizio (27.530 mld a fronte di 36.073 mld nel 1998). Anche in termini di cassa la spesa si è ridotta del 34% (da 28.095 mld nel 1998 a 18.507 mld nel 1999).

Per effetto della riclassificazione, ai fini della assunzione nel bilancio dello Stato degli impegni relativi ai mutui contratti dalle Ferrovie dello Stato (accollati a debito dello Stato stesso), tali mutui sono stati in parte attribuiti come quota capitale al capitolo 9521 dello stato di previsione della spesa del Tesoro e per la quota rimanente eliminati dalla categoria dei trasferimenti dello Stato. Ai sensi dell'articolo 2, comma 12, della legge n. 662 del 1996, i debiti ricompresi nel Fondo speciale per la gestione del debito delle Ferrovie dello Stato "sono da intendersi a tutti gli effetti debiti dello Stato". Pertanto, dal 31 dicembre 1996, il debito in questione é stato trasferito al Tesoro e quindi eliminato dal bilancio della Società, unitamente ai corrispondenti crediti nei confronti del Tesoro medesimo. Sul conto del patrimonio vanno a gravare, di conseguenza, le nuove passività finanziarie determinate dall'assunzione del debito in questione a carico dello Stato. Sul predetto capitolo 9521, per il 2000, risultano impegnati 6.082 mld e pagati complessivamente 4.768,4 mld.

A carico del capitolo 2985, che concerne "spese per la gestione del debito delle Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 1995", su uno stanziamento di 2,8 mld, risultano impegni per 1,7 mld e pagamenti per lo stesso importo. A valere sul capitolo 2900 (destinato alla spesa per interessi compresi nelle rate di ammortamento dei mutui contratti dalle FF.S., in applicazione di specifiche disposizioni legislative), che, per il 2000, reca uno stanziamento di 1.227 mld, sono stati pagati sulla competenza e sui residui 1.230 mld.

Ha subito, inoltre, un leggero incremento la posta di parte corrente relativa alle somme da corrispondere all'impresa FF.S., ai sensi del regolamento CEE 1893 del 1991, per l'acquisto, da parte dello Stato, di servizi di trasporto viaggiatori e per la remunerazione della differenza tra gli

introiti previsti con i prezzi finali dalla società e quelli realizzati mediante l'applicazione dei prezzi imposti dallo Stato (cap. 1952), passando da 5.697 mld nel 1999, di cui sono stati pagati complessivamente in conto residui 4.427 mld, a 5.930 mld per il 2000, pagati esclusivamente in conto residui per 5.697 mld.

Va, poi, considerata l'erogazione di 6.150 mld, pari all'importo dell'intero stanziamento recato dal capitolo 7350, per la posta relativa all'aumento del capitale sociale della FF.S. S.p.A., per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Per la copertura del disavanzo del fondo pensioni, lo Stato, infine, nell'esercizio 2000, ha erogato, a carico del capitolo 1950, 4.772 mld, a fronte di uno stanziamento di 6.020 mld.

Per il trasporto aereo sono stati erogati complessivamente 170 mld, a fronte di uno stanziamento di 507 mld, interamente impegnati, dei quali 207 trasferiti all'ENAV.

Gli oneri destinati al trasporto marittimo derivano dalle misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali, disciplinata dal decreto legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, che si traducono, per una parte, nelle erogazioni dei trattamenti di pensionamento anticipato, o di trattamento straordinario di integrazione salariale a favore dei lavoratori portuali, con uno stanziamento di 579 mld, pagato per 343 mld, e per altra parte, in investimenti nel settore marittimo per realizzare un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali e ristrutturazione del settore, previsti dall'art. 9 del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, con legge 27 febbraio 1998, n. 30, nella misura di 391 mld, con pagamenti in conto residui per 177 mld.

Per il comparto dei trasporti pubblici locali, a fronte di uno stanziamento di 761 mld, si segnala che nessuno stanziamento risulta a carico del fondo da ripartire per contributi erariali a favore di enti territoriali titolari di contratti di servizio di pubblico trasporto (capitolo 9002). Dall'analisi dei capitoli, scendendo ad un maggiore dettaglio, si rileva che 20 mld, interamente pagati, finanziano la metro di Napoli (tratta piazza Vanvitelli - piazza Dante): si rileva che, complessivamente, per il settore delle metropolitane, risultano stanziati ed erogati 73 mld. Circa 324 mld sono stanziati (e pagati 317 mld) per rimborsare le rate di ammortamento e le quote interessi dei mutui contratti con la Cassa depositi e prestiti per coprire i passati disavanzi di gestione delle aziende di trasporto per gli esercizi dal 1982 al 1986; infine, 30 mld circa, con pagamenti complessivi per 31 mld, sono stanziati per fronteggiare gli ulteriori oneri derivanti dall'applicazione del contratto nazionale degli autoferrotranvieri.

6.2 Il contratto di programma 2001-2005 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A.

Con delibera del 4 aprile 2001, il Cipe ha approvato in via definitiva il contratto di programma 2001-2005 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A.

La delibera, nel valutare sotto l'aspetto programmatorio la coerenza dello schema di contratto con i contenuti del menzionato "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", sotto l'aspetto della regolazione dell'esercizio valuta lo schema idoneo a realizzare un processo di razionalizzazione della gestione ferroviaria.

A fronte di un Piano pluriennale di investimenti F.S., pari ad una previsione complessiva di 98.720 mld, la copertura finanziaria raggiunge 51.136 mld. Dei 47.584 mld di fabbisogno complessivo residuo, una parte viene coperta dalla ripartizione prevista nel contratto di programma approvato con la delibera Cipe citata.

Più in dettaglio, sulla base della delibera Cipe, per il programma complessivo è previsto un costo residuo, a valori 2000, di oltre 42.500 mld di lire - ivi incluso il fabbisogno aggiuntivo per il completamento degli interventi di cui al contratto di programma 1994/2000, ma al netto

dell'onere di realizzazione delle tratte prioritarie delle linee ad alta capacità Milano-Genova e Milano-Venezia - a fronte di una disponibilità di 7.000 mld di lire, che nell'occasione viene ripartita tra le diverse tipologie di intervento; 40.584 mld dovranno, pertanto, essere reperiti con le prossime leggi finanziarie.

Delle predette disponibilità attuali, pari a circa 7.000 mld, le principali destinazioni sono quelle relative: all'alta velocità (2.600 mld); alla realizzazione della Padova-Mestre (650 mld), del nodo di Torino (495 mld) e della direttrice Napoli Bari (395 mld).

Il quadro finanziario è esposto nella tabella che segue.

Il piano degli investimenti nel contratto di programma 2001-2005

(importi in milioni di lire)

	Costo a vita intera	*Coperture finanziarie disponibili*	*Fabbisogni Cdp 2001-2005*	*Risorse ex Finanziaria 2001*	*Totale*	*Di cui a carico dello Stato*
Completamento piano impresa rete tradizionale	20.794	12.994	7.800	2.472	5.327	5.327
Completamento piano impresa rete Av/Ac	49.141	38.142	11.000	2.600	8.400	8.400
Nuovi investimenti rete tradizionale da Pgt	15.165	0	15.165	1.088	14.077	12.887
Nuovi investimenti rete Av/Ac	5.000	0	5.000	0	5.000	3.000
Nuovi investimenti per ricerca, sicurezza e ambiente	2.970	0	2.970	290	2.680	2.680
Manutenzione straordinaria rete tradizionale	5.650	0	5.650	550	5.100	5.100
Totale	98.720	51.136	47.585	7.000	40.584	37.384

Il contratto presuppone che l'attuazione del nuovo contratto di programma si sviluppi in parallelo al completamento del programma previsto dal contratto di programma 1994-2000.

Il Cipe ha, in particolare, raccomandato che nell'attuazione del programma degli investimenti sia prestata massima attenzione ai temi inerenti la tutela della sicurezza, al fine di assicurare il più alto livello di protezione dei lavoratori e degli utenti, e che in linea generale venga effettivamente realizzato, da parte del gestore, un significativo miglioramento della capacità di spesa, con particolare riferimento agli interventi cofinanziati nell'ambito del programma operativo nazionale trasporti che verrà predisposto nel contesto del quadro comunitario di sostegno 2000-2006.

Il Cipe ha, inoltre, impegnato il Ministro dei trasporti e della navigazione ad approfondire, in fase di attuazione del piano generale dei trasporti e della logistica ed in correlazione al progressivo trasferimento di funzioni e compiti alle Regioni, in contraddittorio con le Regioni stesse, il problema dell'imputazione degli oneri di gestione delle infrastrutture ferroviarie non ricomprese nel "sistema nazionale integrato trasporti", cioè non incluse nella rete di interesse nazionale di cui lo Stato deve garantire, anche finanziariamente, la funzionalità.

Per quanto concerne la regolazione, il Cipe ha impegnato il Ministero dei trasporti: (a) a stabilire gli obiettivi specifici di efficientamento della gestione dell'infrastruttura, posto che il piano di impresa riferisce gli obiettivi di risanamento alle Ferrovie dello Stato S.p.A. a livello aggregato, stabilendo tali obiettivi in termini di riduzione del costo/chilometro e precisando le modalità di verifica sul raggiungimento degli obiettivi stessi e le misure da adottare in caso di scostamento; (b) a valutare l'adozione di misure atte a ripristinare, in sede di quantificazione degli stanziamenti per contributi all'esercizio, il criterio del rispetto dei costi efficienti; (c) a definire il problema del regime dei beni demaniali marittimi in uso alla Società, fermo restando

che quest'ultima procederà a detrarre dall'importo complessivo degli oneri di manutenzione ordinaria la quota degli oneri concessori e delle relative tasse esposta nella citata tabella 1 che risulti comunque non dovuta.

Per quanto concerne il programma degli investimenti, il Cipe ha chiesto al Ministero dei trasporti di sottoporre, entro il 15 settembre 2001, alla valutazione del medesimo Comitato, al fine di rilevare il fabbisogno finanziario delle singole annualità, il piano di priorità degli investimenti e a far predisporre dal gestore dell'infrastruttura, entro il 28 febbraio 2002, la stesura definitiva del piano delle priorità sulla base delle risultanze dei dossier di valutazione redatti secondo l'apposita metodologia approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione, d'intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, fermo restando che il programma di investimenti verrà attuato nel limite delle risorse disponibili per ciascuna annualità: detto piano dovrà altresì individuare, in relazione alle indicazioni del programma operativo nazionale trasporti del quadro comunitario di sostegno 2000-2006, gli investimenti relativi alle regioni dell'obiettivo 1, da considerare aggiuntivi, e l'entità delle risorse comunitarie destinata a ciascuno di essi.

6.3 Le Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel settore degli investimenti, l'attività delle Ferrovie dello Stato nel 2000 è stata caratterizzata dal proseguimento dell'attuazione degli interventi previsti dal Contratto di programma 1994-2000 e dai relativi *addenda* n. 1 e 2, sottoscritti, rispettivamente, in data 16 luglio 1998 e 1° agosto 2000 tra le F.S. e il Ministro dei trasporti per lo sviluppo e la modernizzazione della rete ferroviaria.

Il processo di divisionalizzazione avviato dalle F.S. nel 1999, in adesione al quadro normativo nazionale ed europeo, ha concluso una ulteriore fase significativa il 1° giugno 2000 con la costituzione della Società Trenitalia S.p.A, che sarà responsabile degli investimenti nei settori di competenza. In tale Società cono confluite: le Divisioni di Trasporto di F.S. S.p.A.; la Divisione passeggeri per il trasporto viaggiatori a lunga e media percorrenza; la Divisone trasporto metropolitano e regionale per il trasporto viaggiatori in ambito metropolitano e regionale; la Divisone cargo per il trasporto delle merci; l'Unità tecnologie e materiale rotabile per i processi di ingegneria del materiale rotabile e dei relativi impianti di riparazione e manutenzione.

Per quanto riguarda l'attuazione degli investimenti, nel corso del 2000, sono state realizzate e consegnate all'esercizio ferroviario nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per 97 km; elettrificazioni per 67 km; sistemi centralizzati di controllo del traffico per 137 km di linea; attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico per 307 km di linea; realizzazione di apparati Acei in 21 stazioni della rete; soppressione e automazione di 73 passaggi a livello. Per quanto attiene al materiale rotabile, sono stati consegnati all'esercizio ferroviario 21 elettrotreni ad alta velocità (Etr 500); 1 elettrotreno ad assetto variabile (Etr 450/60/80); 61 locomotive; 36 carrozze; 218 carri merci; 8 treni ad alta frequentazione (Taf).

Nel corso del 2000, sono proseguiti i lavori di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sia per la rete tradizionale che per la realizzazione dei nuovi quadruplicamenti alta capacità/velocità. I principali interventi sulla rete esistente hanno comportato risultati significativi nei seguenti settori: sicurezza; sistema dei transiti internazionali; grandi aree urbane; principali direttrici nazionali.

In ordine alla realizzazione delle nuove linee del Sistema italiano ad alta capacità/velocità, nel corso del 2000, è stato registrato un avanzamento dei lavori per la tratta Bologna-Firenze (oltre il 40%), per la ratta Roma-Napoli (circa il 75%) e per i nodi di Bologna, Roma e Napoli (rispettivamente circa il 5%, 10% e 8%).

Per quanto riguarda gli ulteriori investimenti, con la legge n. 450/1997 (finanziaria 1998), sono stati assegnati alle F.S. ulteriori 11.800 mld di lire per l'attuazione di un programma di

interventi destinato in parte alla prosecuzione dei lavori per il quadruplicamento ACV/AV Torino-Milano-Napoli e in parte per lavori sulla rete tradizionale e per il materiale rotabile.

Dopo la contrattualizzazione (18 febbraio 1999) dei 3.600 mld relativi al finanziamento di interventi di mantenimento in efficienza e di adeguamento di linee ed impianti finalizzati a garantire maggiore sicurezza al trasporto ferroviario, in data 1° agosto 2000, è stato sottoscritto tra, il Ministro dei trasporti e l'Amministratore delegato delle Ferrovie, l'Addendum n. 2 al contratto di Programma, che prevede l'assegnazione di 974 mld per la realizzazione di un piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato e di 2.010 mld per il potenziamento e l'ammodernamento di alcuni itinerari internazionali e corridoi ferroviari nazionali.

Con Atto del 19 dicembre 2000, si è provveduto a contrattualizzare i 50 mld di lire previsti dalla legge finanziaria per il 2000 (legge n. 488/1999) per l'avvio di opere, studi di fattibilità e progettazioni, in particolare sulle linee ferroviarie Parma-La Spezia, Aosta-Martigny, Orte-Falconara e Genova-Ventimiglia).

(importi in miliardi)

Contabilizzazioni	1998	1999	2000 (stime)
Investimenti infrastrutturali	2.548	3.021	3.221
- di cui grandi progetti infrastrutture	*n.d.*	*1.719*	*1.540*
-di cui manutenzione straordinaria e interventi diffusi	*n.d.*	*1.302*	*1.681*
Materiale rotabile:	1.659	1.711	1.444
- di cui acquisto materiale	*1.073*	*1.068*	*593*
- di cui manutenzione incrementativa	*586*	*643*	*851*
Totale investimenti tecnici F.S.	4.207	4.732	4.665
Quota avanzamento F.S. al sistema AV/AC	921	317	282
Totale generale	**5.128**	**5.049**	**4.947**
Investimenti TAV (sistema AV/AC)	2.361	1.790	2.361

Fonte Ferrovie dello Stato S.p.A.

7. La gestione del personale.

Nel corso dell'anno 2000, con l'emanazione dei D.P.C.M. di individuazione delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle Regioni e province in attuazione dell'art.7 della legge n. 59/1997, si è attuato il decentramento funzionale di cui all'art.105 del d.lgs. n. 112/1998.

In particolare il D.P.C.M. 12 ottobre 2000 ha individuato un contingente di 580 unità di personale da trasferire alle regioni (di cui 40 unità di personale civile già presente negli uffici periferici-sezioni demanio) e di 165 unità da trasferire alle province.

Il personale in servizio al 31 dicembre 1997 aveva una consistenza di 8.586 unità; quello in servizio al 31 dicembre 2000 di 7.100 unità. L'importo della spesa per stipendi ed altri assegni fissi nell'esercizio 1999 ammontava a 448,619 mld (di cui 210,829 per ritenute erariali e previdenziali); nel 2000 il corrispondente importo è stato di 440,202 mld (di cui 201,687 mld per ritenute), con un decremento dell'1,9%.

L'importo della spesa per retribuzioni accessorie nel 1999 era di 55,842 mld (di cui 13,139 mld per ritenute). Nell'esercizio 2000, l'importo pagato per retribuzioni accessorie è stato invece di 61,869 mld, di cui 16,443 mld per ritenute. Inoltre, non è stato possibile distinguere le competenze accessorie tra il personale dirigenziale e non, poiché non sono stati verificati i rendiconti dell'anno 2000 degli uffici periferici verso i quali si procede con ordini di accreditamento.

Per quanto concerne i riflessi economici della contrattazione collettiva integrativa è stato utilizzato il Fondo Unico di Amministrazione (ammontante a 29 mld circa), previo accordo con

i rappresentati delle organizzazioni sindacali, come prima erogazione degli incentivi al personale nel corso dell'anno 2000.

Il personale dirigenziale al 31 dicembre 1999 aveva una consistenza di 178 unità e al 31.12.2000 di 154 unità (di cui 19 di I fascia).

Per ciò che riguarda i criteri di applicazione delle norme sul ruolo unico dirigenziale (art. 5 del d.P.R. 26.2.1999, n. 150), l'Amministrazione ha provveduto ad inserire nella banca dati del R.U.D. i dati, relativi ai singoli dirigenti degli ex ruoli del ministero.

Per la definizione dei contratti individuali dei dirigenti, sono stati ridefiniti i criteri di conferimento, revoca e avvicendamento negli incarichi, ai sensi dell'art.22 del C.C.N.L-area dirigenti.

Per quanto attiene all'applicazione del d.P.R. n. 324/2000, il Ministero non ha messo a concorso per l'anno 2000 posti per dirigenti.

Si è provveduto, sulla base degli artt. 15, 16 e 26 del C.C.N.L. comparto ministeri (periodo contrattuale 1999-2001), ad indire una gara europea nella forma dell'appalto concorso, per la progettazione ed erogazione del servizio di formazione e di riqualificazione del personale dell'amministrazione. Sono state effettuate varie tipologie di corsi di formazione professionale, interessanti varie competenze specifiche, con un numero di 371 partecipanti e con una spesa complessiva per gli esercizi 1999/2000, di 284,5 mln.

In materia di conferimento degli incarichi e nomine delle commissioni, nel corso dell'anno 2000, sono state nominate circa 231 commissioni e rilasciate 565 autorizzazioni allo svolgimento di attività esterne. L'amministrazione certifica di avere puntualmente adempiuto alle prescrizioni relative all'anagrafe per gli incarichi, trasmettendo i relativi dati alla Funzione pubblica (30/06/2000).

Relativamente alla sperimentazione del telelavoro è stata affidata alla società Siemens Informatica Deloitte Consulting la realizzazione di un progetto che ha come scopo il ridisegno/riprogettazione e l'informatizzazione dei processi delle funzioni del servizio AA.GG. e del Personale. Il contratto ha durata triennale e prevede anche la fornitura di *hardware* e *software* applicativi.

Infine, è stato emanato il d.m. 53T del 30/03/2000, (di concerto con il tesoro) ai sensi dell'art.4 del d.l. n. 279/1997 con il quale, per l'anno finanziario 2000, è stata affidata al Servizio AA.GG e del Personale, la gestione delle spese strumentali comuni agli altri Centri di Responsabilità amministrativa dell'Amministrazione, al fine di contenere i costi e di evitare duplicazioni di strutture.

8. Profili della gestione.

8.1 Dipartimento per i trasporti terrestri.

A seguito del processo di riorganizzazione e decentramento previsto dal d.lgs. n. 112 del 1998, dal d.lgs. n. 422 del 1997 (come modificato dal d.lgs. n. 400 del 1999) e dal d.lgs. n. 345 del 1998, sono emerse problematiche sia di impatto esterno, legate alla ripartizione delle attribuzioni tra il Dipartimento per i trasporti terrestri e taluni servizi, che di impatto interno, connesse alla distribuzione delle competenze all'interno delle unità di gestione (Autotrasporto di persone e cose e motorizzazione e sicurezza del trasporto terrestre).

Per quanto concerne il decentramento funzionale, previsto dal d.lgs. n. 112 del 1998, l'art. 105 ha trasferito alle regioni e alle province alcune funzioni attualmente svolte dal dipartimento per i trasporti terrestri. In particolare, ha conferito alle regioni la funzione relativa "al rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle autolinee di propria competenza", ed alle province otto specifiche funzioni (relative a: rilascio di licenze per l'autotrasporto di merci per conto proprio; autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole e scuole nautiche; tenuta degli albi provinciali, quali articolazioni dell'albo nazionale degli autotrasportatori ed altre). Ai

sensi dell'art.7 del d.lgs. n. 112/1998, l'esercizio delle predette funzioni decorre dalla data di effettivo trasferimento delle risorse finanziarie, umane e strumentali da attuare con i provvedimenti di cui all'art.7 della legge n. 59/1997. Nel corso dell'anno 2000, a seguito dei lavori del tavolo tecnico istituito presso la presidenza del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione dei ministeri interessati e degli enti locali destinatari delle funzioni, sono state individuate le risorse umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle province, per le funzioni di cui all'art. 105, comma 3, del d.lgs. n. 112/1998 citato. Con i D.P.C.M. 12 ottobre 2000 e 13 novembre 2000, sono stati individuati i beni e le risorse da trasferire alle regioni ed agli enti locali ed inoltre sono stati fissati i criteri di ripartizione tra le regioni e tra gli enti locali delle suddette risorse, per l'esercizio delle funzioni loro conferite in materia di trasporto.

L'esercizio delle funzioni da parte degli enti locali decorre dal 1° gennaio 2001, tuttavia, ai sensi dell'art. 52 della legge finanziaria 2001, nelle more del completamento della procedura relativa all'individuazione del personale da trasferire, le regioni e gli enti locali, possono avvalersi, senza oneri aggiuntivi, per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad essi conferiti, delle strutture delle amministrazioni secondo le procedure stabilite nell'accordo tra Stato-Regioni-Enti locali stipulato in data 1/2/2001.

Per quanto riguarda il decentramento, previsto dal decreto legislativo n. 422/1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, con particolare riguardo al settore dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.A., il Dipartimento dei trasporti terrestri ha concluso la prima fase dell'istruttoria diretta ad individuare le risorse finanziarie e strumentali da trasferire alle regioni per l'esercizio della delega delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione inerenti ai richiamati servizi. Ciò ha consentito la stipula di tutti gli accordi di programma entro il mese di marzo 2000. L'esercizio della delega è divenuto effettivo dal 1° gennaio 2001, con l'emanazione del D.P.C.M. 16/11/2000; va comunque detto che, benché il trasferimento sostanziale delle risorse strumentali necessarie all'esercizio della delega in argomento sia già avvenuto, quello formale si perfezionerà entro il 31/12/2001, così come previsto nei singoli accordi di programma, con il necessario coinvolgimento del competente Ministero delle finanze.

Le risorse trasferite alle aziende in ex regime di gestione commissariale governativa, per l'esercizio 2000, ammontano a 914,5 mld., di cui 865,9 mld. per le necessità di esercizio e 48,5 mld. in c/copertura dei disavanzi degli esercizi pregressi (cap. 1217) mentre alle aziende concessionarie sono stati trasferiti circa 634,9 mld (capp. 1216 e 1218).

Per le regioni a statuto speciale, non è stata attuata una procedura di delega a causa dei ritardi dovuti alla mancata entrata in vigore delle norme di attuazione. Per dette regioni la procedura per il conferimento di cui trattasi è quindi *in itinere* (ad eccezione della Sicilia- d.lgs. n. 296/2000).

Per quanto attiene, infine, ai compiti di monitoraggio previsti dall'art. 8 del d.lgs. n. 422/1997, e successive modifiche, le aziende interessate non hanno ancora provveduto a trasmettere i dati statistici ed economici richiesti e sono in via di costituzione i "comitati misti" previsti dagli accordi di programma.

8.1.1 Attuazione del programma di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione commissariale.

L'art. 10 della legge n. 297/1978 istituisce il capitolo 7028 denominato " Fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa", al fine di coordinare e razionalizzare gli interventi per le ferrovie. Il fondo prevede una quota annua di 103 mld e viene ripartito fra le 35 aziende ferroviarie sulla base delle richieste delle aziende stesse. Con decreto Interdirigenziale (Trasporti-Tesoro) n. 904/1998 è stato impegnato il restante 60% dello stanziamento del 1997 (bloccato a seguito del d.l. n.

669/1996) e sono stati ripartiti i fondi per il triennio 1997/1999 (61,8 mld per il 1997; 103 mld per il 1999 e per il 2000).

Per le regioni a statuto ordinario il decreto di impegno per le ferrovie in gestione governativa, per l'anno 2000, prevede, sulla base della ripartizione prevista nel D.P.C.M. del 16/11/2000, assegnazioni pari a 81 mld circa; per quanto riguarda, invece, le regioni a statuto speciale e le aziende ferroviarie esercenti servizi non oggetto del processo di delega, le assegnazioni sono pari a 8 mld circa (le risorse in argomento continueranno ad essere erogate alle aziende dallo Stato in attesa dell'emanazione delle norme di attuazione degli statuti e quindi della successiva formalizzazione degli accordi di programma). Per le ferrovie in concessione sono state svincolate, a fronte di stati avanzamento lavori, quote per un importo pari a 21,9 mld.

L'art 2 comma 3 della legge n. 910/1986 ha previsto la concessione di contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui, garantiti dallo Stato, che le ferrovie in regime di concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre anche all'estero nel limite complessivo di 5.000 mld per la realizzazione di investimenti ferroviari. Lo stanziamento del capitolo 7033 (ex 7304) è incrementato del limite di impegno decennale di 150 mld disposto dalla legge n. 611/1996 che autorizza l'accensione di ulteriori mutui, al fine di consentire il completamento di programmi di potenziamento ed ammodernamento. Per la prosecuzione di detti interventi è stata autorizzata dalla legge n. 472/1999 la concessione di un ulteriore limite di impegno di 63,3 mld a decorrere dall'esercizio finanziario 2000, raggiungendo così il complessivo importo di 955,7 mld.

Con la legge n. 505/1994, si prevedono interventi finanziari per il completamento della tratta ferroviaria Saronno-Malpensa. A tal proposito, con il decreto n. 3014 del 1995 è stata impegnata la somma di 365 mld sul capitolo 7312. I fondi vengono svincolati a fronte di stati avanzamento lavori e di verifica di tutta la documentazione. Per gli anni 97/98/99 sono state svincolate somme per complessive 146,9 mld. Per quanto riguarda l'esercizio 2000, sono stati svincolati complessivamente 38,3 mld. Sono, pertanto, ancora disponibili per il finanziamento dei lavori 179,8 mld.

8.1.2 Ripiani disavanzi di esercizio.

Le aziende esercenti pubblici servizi di trasporto in regime di concessione ed in gestione governativa sono autorizzate, sulla base dell'art. 2 della legge n. 204/1995, a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di competenza statale rilevati al 31/12/1993. Poiché gli oneri di ammortamento per capitale ed interesse dei suddetti mutui sono a carico dello Stato è previsto uno stanziamento annuo di 150 mld (per dieci anni) sul capitolo 1252 (ex 1669). Un ulteriore stanziamento di 70 mld per il 1999 e a decorrere dall'anno 2000 è previsto dall'art. 2 della legge n. 194/1998 per il ripiano dei disavanzi di esercizio rilevati al 31/12/1997.

Nel corso del 2000, con l'emanazione del d.d. n. 1261 si è dato l'avvio alle procedure per l'attuazione della legge n. 472/1999. E' stata ripartita, fra le ferrovie in gestione commissariale governativa e le aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione, la quota semestrale di 20 mld. Complessivamente, a carico dello Stato, sul capitolo 1252, risultano stanziamenti pari a 330 mld, con un impegnato pari a 310 mld.

8.1.3 Interventi nelle aree depresse.

Le leggi n. 341/1995, n. 641/1996 e n. 135/1997, aventi ad oggetto misure dirette alla realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree depresse, hanno previsto contributi destinati al finanziamento delle opere approvate dal CIPE con delibere del 23/4/1997, del 18/12/1996 e del 29/8/1997. Per il completamento ed il potenziamento delle linee ferroviarie, sono previsti investimenti per 434,4 mld. I fondi affluiscono sul capitolo 7034 (ex 7314) nel quadriennio 1998/2001 e per l'anno 2000 ammontano a 84,4 mld. Si sono riscontrati ritardi nell'avvio

dell'attività di impegno ed erogazione dei suddetti fondi a causa della complessità delle procedure da seguire per effettuare correttamente i trasferimenti delle risorse ai soggetti beneficiari.

8.1.4 Trasporti pubblici locali.

Per i trasporti pubblici locali risultano stanziamenti di competenza per 1.161 mld ed autorizzazioni di cassa per 1.196 mld.

Essi si riferiscono ad interventi per il ripiano dei disavanzi di esercizio e ad investimenti per rinnovo autobus e rottamazione veicoli usati.

I residui di competenza ammontano a 2,325 mld.

8.1.5 Trasporto intermodale.

Per il trasporto intermodale circa i programmi finanziati dallo Stato con le leggi n. 240/1990 e n. 204/1995 (cap. 7045 ex cap. 7308) e leggi n. 341/1995, n. 641/1996 e n. 135/1997 (cap. 7046 ex cap. 7315), sono state attivate le procedure di finanziamento relative ad un primo gruppo di interporti per i quali è stato autorizzato un volume di investimenti pari a 482 mld; per i rimanenti interporti sono state attivate le procedure per l'ammissione ai contributi sui fondi ancora disponibili di cui alla legge n. 240/1990. Sono stati individuati, inoltre, gli interporti da realizzare con i finanziamenti previsti dall'art. 9 della legge n. 454/1997. Infine, sono state firmate le convenzioni tra il Ministero e le società interportuali di Venezia, Cervignano e Jesi.

I dati di spesa relativi al cap. 7046 (ex cap. 7315) - interventi nelle aree depresse -, e al cap. 7045 (ex cap. 7308) sono i seguenti: stanziamenti complessivi per competenza nel 2000 per 139,5 mld (rispetto a 115,5 mld del 1999), residui di stanziamento complessivi 91,3 mld (67 mld a fine 1999).

8.1.6 I servizi di manutenzione programmata.

Nell'ambito del Dipartimento trasporti terrestri, particolare rilievo ha assunto l'attività contrattuale relativa ai servizi di manutenzione programmata. In particolare, si evidenzia la stipula dell'atto aggiuntivo al contratto del 25 giugno 1998, riguardante l'attività "Conduzione, manutenzione programmata, pronto intervento per riparazione guasti degli impianti tecnologici e delle infrastrutture edili e civili in genere", da rendersi presso le sedi del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Si tratta, in particolare, di un contratto di manutenzione di "Global service" (norma tecnica UNI 10685 del 31 marzo 1998), che assicura una pluralità di servizi sostitutivi alle normali attività di manutenzione, con piena responsabilità dei risultati da parte dell'assuntore.

Sempre nell'ambito del Dipartimento dei trasporti terrestri, anche nel corso dell'esercizio 2000, è proseguita l'attività contrattuale relativa al potenziamento e ammodernamento delle Ferrovie in concessione e gestione commissariale governativa ai sensi della legge n. 910/1986, che all'art. 2, comma 3, dispone che gli esercenti delle ferrovie in concessione in gestione commissariale governativa possono contrarre mutui garantiti dallo Stato, nel limite complessivo di 5.000 mld, facendo ricorso al mercato finanziario nazionale ed estero.

A tal proposito, sembra opportuno sottolineare che il legislatore, al fine di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo delle aziende in gestione commissariale governativa nei sistemi regionali di trasporto, ha affidato, con la legge n. 662/1996, art. 2, commi 1-10, alla F.S. S.p.A. il compito di ristrutturazione delle predette aziende per un periodo massimo di tre anni (scadenza 31 dicembre 1999), mediante l'adozione dell'apposito decreto n. 91/T del 30 dicembre 1996. Altresì con d.lgs. n. 422/1997, modificato dal d.lgs n. 400/1999, è stato previsto, dal 1° gennaio 2000, la delega delle funzioni di programmazione e di amministrazione inerenti le Ferrovie in G.C.C., alle Regioni.

L'iter legislativo si è concluso con la stipula degli accordi di programma tra le Regioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione previsti dagli artt. 8, 9 e 12 del d.lgs. n. 422/1997, a seguito dei quali sono stati emanati, in data 16 novembre 2000, i relativi D.P.C.M.

La complessità della procedura prevista dai decreti legislativi sopra indicati non ha reso possibile la conclusione dell'istruttoria (accordi di programma con le Regioni ed emanazione del conseguente d.P.C.M.) entro il 31 dicembre 1999.

Pertanto, considerata la necessità di garantire la continuità e la regolarità del servizio, l'Amministrazione, con decreto del 13 marzo 2000, n. 1482, ha ritenuto necessario prorogare l'affidamento della gestione e la ristrutturazione delle singole aziende in regime commissariale governativo sino al 30 giugno 2000, alla soc. F.S. S.p.A.

La tabella che segue illustra gli atti integrativi ed aggiuntivi stipulati nel 2000; occorre precisare che l'art. 131, comma 4, della legge n. 388/2000 ha modificato il quadro normativo di riferimento, introducendo sostanziali novità in merito alla stipula degli atti integrativi alle varianti in corso d'opera e alle concessioni, stabilendo la revoca di queste ultime e l'espletamento di gare d'appalto per l'affidamento dei lavori secondo la normativa generale in materia (legge n. 109/1994).

Elenco decreti di approvazione e di atti integrativi ed aggiuntivi emanati dal 1.1.2000 al 31.12.2000

Ferrovia	Intervento	D.M. approvazione	Importo
Torino Ceres	Soppressione PP.LL. 20-21-22-23-27		4.057.096.525
	Riclassamento tratta Borgaro Ceres		5.267.042.477
	Trazione elettrica rilassamento Borgaro Ceres		601.603.555
Canavesana	Segn. Acei stazione Feletto		1.741.000.672
Brescia l'Edolo	Varianti varie e AR rifacimento ponti		282.510.261
Trento Malè	Varianti e conguagli prolungamento		384.311.590
Bologna P. Magg.	Variante O.C. fondazioni dep. E staz. Roveri		173.525.645
	Segn. E spostamento cavi		1.322.477.230
	Interramento Bo centrale		936.149.838
Suzzarra Ferrara	Variante		3.370.978.535
	O.C. Stazione Sermide-Scalo merci Bondeno		1.842.453.269
	Arm. Stazione Sermide-Scalo merci Bondeno		1.263.864.042
	Soppressione PP.LL. con strade di arroccamento		1.742.535.878
Stia-Arezzo-Bin.	Segn. Revisione progettuale		3.467.116.200
Roma Pantano	Variante Borghesiana-Acquedotto Felice		1.094.049.136
Bari Barletta	Variante Bari-Bitonto		335.747.149
Sangritana	Fabbricato fermata di Treglio		107.168.946
Circumvesuviana	Variante Alfasud-Acerra		3.350.402.767
	Variante stazione di Acerra		1.166.431.980
	Torre A—Pompei barriere antirumore e varianti		19.766.468.844
	Am. Torre A.-Boscoreale		7.215.026.854
	Elettr. Torre A.-Boscoreale		3.973.633.919
	Segn. Torre A.-Boscoreale		5.983.783.655
	Illum. Torre A.-Boscoreale		1.110.472.132
			70.585.851.109

La suddetta legge prevede altresì, all'art. 145, comma 2, il trasferimento a titolo gratuito, in proprietà alla Soc. F.S. S.p.A., delle infrastrutture ferroviarie delle aziende concessionarie e in regime di gestione commissariale governativa per le quali, alla data di entrata in vigore della

stessa, siano stati conclusi specifici accordi di programma, ai sensi del d.lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni (d.lgs. n. 400/1999).

8.2 L'attività del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

8.2.1 Potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - stato di attuazione della legge n. 413/1998.

In attuazione della legge n. 413/1998 e della successiva legge n. 522/1999, l'attività dell'Amministrazione si è incentrata sul potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle capitanerie di Porto, sulla realizzazione di unità navali affidate alla Marina militare, nonché sulla progettazione esecutiva, da parte delle Capitanerie di Porto della Nuova unità maggiore della Marina militare.

Al fine di elevare le capacità di intervento in mare nei settori ad esso riservati, il Comando generale ha provveduto a stipulare, nel corso del 2000, undici contratti per la costruzione di 117 unità navali e 3 unità aeree, contratti tutti esecutivi e in parte già eseguiti.

Gli stanziamenti attribuiti per tali interventi hanno visto l'utilizzazione di limiti impegno della durata massima di 15 anni, per un onere complessivo di oltre 1.200 mld.

Le necessarie procedure contabili e amministrative, conseguenti a tale forma di stanziamenti, che si discostano notevolmente dal tradizionale sistema utilizzato per gli stanziamenti ordinari, nonché l'entità degli stessi hanno comportato la necessità di un approfondito affinamento delle procedure stesse.

8.2.2 Attività di valutazione dei risultati conseguiti.

Nel corso dell'anno 2000, l'attività del Comando generale, volta a dare attuazione al controllo di gestione prevista dal d.lgs. n. 286/1999, si è avvalsa dell'utilizzo di quegli indicatori di risultato validamente elaborati nel precedente esercizio finanziario, come del resto indicato nel referto di questa Corte per l'anno 1999.

Al riguardo è stato implementato il sistema di misurazione dei rendimenti, per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza del Corpo, tramite un monitoraggio che ha consentito costantemente di tenere sotto controllo l'andamento delle attività svolte dalle Capitanerie di porto favorendo l'adozione tempestiva dei necessari correttivi, operando altresì un *benchmarking* (confronto dei dati) tra gli uffici periferici.

Il controllo di gestione così operato, ancorché necessiti di ulteriori affinamenti nelle modalità di rilevazione dei dati, ha permesso di individuare correttivi per elevare l'economicità l'efficacia e l'efficienza dell'organizzazione, mostrando, nel contempo, un'apprezzabile rispondenza da parte del predetto Comando nell'attuazione di tali principi, peraltro recentemente richiamati anche dal Presidente del Consiglio dei Ministri nella propria Direttiva in data 12 dicembre 2000, recante "indirizzi per la formazione delle generali sull'attività amministrativa".

8.2.3 Attività operativa.

L'attività operativa nel corso dell'anno 2000 è risultata particolarmente intensa, in particolar modo quella rivolta alla salvaguardia della vita umana in mare (4.480 operazioni di soccorso/assistenza condotte/coordinate, 4.092 missioni SAR effettuate, 7.246 persone soccorse/assistite, 2.313 unità navali soccorse/assistite), alla sicurezza della navigazione (per verifiche tecniche ed accertamenti a bordo: 24.600 visite a navi da traffico italiane e straniere, 17.656 visite alle unità da pesca, 39.263 alle unità da diporto. Per problemi inerenti alla sicurezza della navigazione: 113 navi fermate, di cui 25 denunciate; 2.099 controlli, di cui 281 trattenute ai sensi delle disposizioni recate dal "Memorandum di Parigi 1982"), ed alla repressione dell'immigrazione clandestina.

L'impegno del Corpo, in relazione al fenomeno immigratorio, è stato intenso sia per garantire l'appoggio alle forze di Polizia, al fine di prevenire e scongiurare l'esodo sia per dare soccorso e assistenza alle unità navali ed ai naufraghi coinvolti in tali eventi. Complessivamente in tale settore le unità navali della Guardia Costiera hanno effettuato 1.114 uscite in mare, percorrendo oltre 65.100 miglia, per un totale di 3.494 ore di moto.

Vanno infine segnalati i provvedimenti legislativi o regolamentari, portati a compimento dal Governo prima della chiusura della XIII legislatura che costituiscono un preciso quadro di riferimento per il futuro:

- d.lgs. 30 luglio 1999, n. 300 - che ha riconosciuto un ruolo autonomo alle Capitanerie nell'ambito della istituzione degli Uffici territoriali del Governo.
- legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001) - che ha istituito un apposito fondo per il potenziamento delle attività ispettive, di controllo dei traffici marittimi, nonché di prevenzione degli inquinamenti del mare causati dal trasporto marittimo di sostanze pericolose, svolte da parte delle Capitanerie di Porto.
- legge 7 marzo 2001, n. 51 - che ha previsto, fra l'altro, la gestione operativa del sistema di controllo del traffico marittimo (VTS) attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare (GMDSS).
- d.lgs. 2 febbraio 2001, n. 28 - che introduce, tra l'altro, alcune modifiche, al Codice della Navigazione in materia di inchieste sui sinistri marittimi, prevedendo l'istituzione di un'apposita commissione centrale di indagine presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Da ultimo, il nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel ridisegnare l'organizzazione centrale del nuovo Dicastero effettua una ricognizione organica delle competenze del Comando Generale prevedendo, nel contempo, un diretto rapporto funzionale del Corpo anche con altri Ministeri.

Dette norme, sia pure frammentate in vari provvedimenti, identificano la specificità e l'unitarietà delle funzioni del Corpo, individuando nell'ufficio Capitaneria di Porto, indipendentemente dall'organo centrale competente per materia, lo "sportello unico" incaricato delle funzioni pubbliche e/o operative per le problematiche attinenti il settore marittimo[6].

8.3 L'attività del Dipartimento della navigazione marittima e interna con riferimento all'attuazione della normativa comunitaria ed internazionale.

L'attività del Dipartimento per l'adeguamento alla normativa comunitaria si è concretizzata sia nel recepimento nelle norme interne della Direttive comunitarie che nei procedimenti contenziosi in corso per infrazioni alle norme comunitarie.

Sotto il primo profilo si osserva che con la sola eccezione della direttiva 94/58/CE, come modificata dalla direttiva 98/35/CE in materia di requisiti minimi di formazione ed addestramento per la gente di mare, in conformità a quanto convenuto con gli emendamenti

---

[6] Si fa in particolare riferimento alle seguenti materie:

- ricerca e soccorso;
- controllo dei traffici marittimi;
- monitoraggio e controllo della pesca;
- sicurezza della navigazione;
- polizia marittima;
- attività di vigilanza, prevenzione e di intervento in campo ambientale;
- comando dei porti e residuali attività di amministrazione marittima;
- attività di concorso per altri Ministeri.

1995 alla convenzione internazionale STCW, non esistono direttive comunitarie di competenza del Dipartimento per le quali siano scaduti i termini per il recepimento.

Sono state recepite le direttive sull'istituzione di un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca (d.lgs. n. 541/1999, la direttiva relativa alle disposizioni per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali (d.lgs. n. 45/2000), le direttive sull'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi (d.m. Trasporti pubblicato il 19 aprile 2000), la direttiva sulle disposizioni correttive del d.lgs. 30 agosto 1998, n. 314 (d.lgs. n. 169/2000); infine è stata recepita la direttiva relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci per passeggeri (d.lgs. n. 22/2000).

Con riferimento al contenzioso comunitario per procedure di infrazione, si segnala che con la legge 30 giugno 2000, n. 186 recante modifiche alla legge 28 gennaio, n. 84, in materia di operazioni portuali e fornitura del lavoro temporaneo sono state introdotte modifiche agli articoli 16 e 17 della citata legge per renderla conforme alle indicazioni comunitarie. In base alle modifiche apportate, è stato preparato un regolamento (d.m. Trasporti 8 febbraio 2001) che ha comportato l'archiviazione della procedura di infrazione n. 99/2048. La definizione di tale procedura è prodromica alla risoluzione di altre procedure riguardanti la materia, in particolare, per quel che riguarda gli aiuti erogati alle compagnie portuali.

Continuano le difficoltà per la soluzione la procedura promossa dalla Commissione europea per presunte infrazioni alle norme sulla distorsione della concorrenza contenute nella legge 5.12.1986, n. 856, riguardanti interventi per la ristrutturazione della flotta pubblica e per l'armamento privato (società del gruppo Tirrenia).

E' stata definita lo procedura di infrazione relativa al sistema di tassazione sui passeggeri transitati nei porti di Genova, Napoli e Trieste.

8.4 Il Servizio di Pianificazione e Programmazione e la gestione quadro comunitario di sostegno 2000/2006.

L'Autorità di gestione del quadro comunitario di sostegno 2000/2006 è prevista dall'art. 34 del Regolamento CE 1260/99 ed è stata individuata nel Servizio di Pianificazione e Programmazione.

In base al disposto del regolamento citato tale organo è responsabile dell'efficacia e della regolarità della gestione e dell'attuazione del programma, che comporta investimenti per complessivi 8.200 mld circa; in particolare, esso provvede:

- all'istituzione di un dispositivo di raccolta di dati finanziari e statistici per misurare il livello di attuazione degli interventi e alla loro trasmissione alla Commissione, mediante il ricorso, nella misura del possibile, a sistemi informatici. I dati sono di tre tipologie: finanziari, che andranno aggregati per progetto, misura, asse prioritario, programma operativo e la cui rilevazione va fatta con cadenza trimestrale; fisici, la cui rilevazione va fatta con cadenza annuale; procedurali, la cui rilevazione va condotta semestralmente. I dati come appena citati dovranno essere utilizzati per l'attività di monitoraggio e per la predisposizione degli indicatori di sorveglianza. Tali dati confluiranno poi nei rapporti annuali di esecuzione da sottoporre all'approvazione del Comitato di Sorveglianza. L'Autorità di gestione dovrà garantire l'inaccessibilità ai dati dei monitoraggio;
- all'adattamento e all'attuazione del complemento di programmazione: tale adattamento viene fatto su richiesta del Comitato di sorveglianza[7] o d'iniziativa della stessa Autorità,

[7] Il Comitato di sorveglianza (art. 35 del Regolamento 1.260/99) si occupa dell'efficienza e della qualità dell'esecuzione dell'intervento. A tal fine, esso:
a) conferma o adatta il complemento di programma, compresi gli indicatori fisici e finanziari da impiegare nella sorveglianza dell'intervento;

ma sottoposto comunque all'approvazione del Comitato di sorveglianza. L'attuazione prevede il rispetto di quanto dichiarato nel complemento di programmazione;

- all'elaborazione e presentazione alla Commissione, previa approvazione del Comitato di sorveglianza, del rapporto annuale di esecuzione. Oltre al rapporto annuale, è prevista la predisposizione anche del rapporto finale di esecuzione, da sottoporre ugualmente all'approvazione del comitato di sorveglianza;
- all'organizzazione, in collaborazione con la Commissione e lo Stato membro, della valutazione intermedia: la valutazione intermedia viene fatta da un valutatore indipendente che va nominato entro il 30.06.2001, altrimenti la Commissione non procede ai pagamenti e viene negata la possibilità di accedere alle riserve. La valutazione intermedia va fatta entro il 31,.12.2003. Sono previsti aggiornamenti nei due anni successivi e comunque non può prolungarsi oltre il 31.12.2005. Andrà organizzata in collaborazione con il Ministero del tesoro;
- all'utilizzazione, da parte degli organismi che partecipano alla gestione e all'attuazione dell'intervento, di un sistema contabile distinto o di una codificazione contabile appropriata di tutti gli atti contemplati dall'intervento: l'Autorità di gestione sarà responsabile quindi dell'organizzazione di un sistema contabile, da costituire all'interno degli enti attuatori, distinto rispetto a quello utilizzato istituzionalmente, al fine di permettere la celere individuazione delle voci di spesa che riguardano i progetti cofinanziati dalla UE. Tale responsabilità implica la necessità di impartire direttive da parte dell'Autorità rivolte agli Enti attuatori affinché quest'ultimi adottino procedure di classificazione delle spese omogenee. Seguirà un'attività di controllo e di eventuale adozione di misure correttive;
- alla regolarità delle operazioni finanziate a titolo di intervento, all'attuazione di misure di controllo interne compatibili con i principi di sana gestione finanziaria e all'attuazione delle osservazioni o richieste di misure correttive da parte della Commissione: il controllo della regolarità delle operazioni finanziate e dell'applicazione di misure di controllo interne di carattere finanziario va condotto, periodicamente e a campione, in conformità con le procedure contabili adottate dagli Enti attuatori;
- alla verifica di compatibilità con le politiche comunitarie, segnatamente relative a concorrenza, ambiente, pari opportunità e appalti: tale responsabilità implica l'attivazione di un flusso informativo dedicato e la predisposizione da parte dell'Autorità, di direttive da impartire agli Enti attuatori. In particolare, dovranno essere

---

b) esamina ed approva, entro sei mesi dall'approvazione dell'intervento, i criteri di selezione delle operazioni finanziate a titolo di ciascuna misura;
c) valuta i progressi compiuti nel raggiungimento degli obiettivi specifici dell'intervento;
d) esamina i risultati dell'esecuzione, segnatamente il conseguimento degli obiettivi fissati a livello delle misure, nonché la valutazione intermedia;
e) esamina e approva i rapporti annuali e finali di esecuzione;
f) esamina e approva le proposte dì modifica al contenuto della decisione comunitaria;
g) può proporre all'Autorità di gestione qualsiasi adattamento o revisione dell'intervento, che renda possibile il conseguimento degli obiettivi o migliori la gestione, anche finanziaria, dell'intervento.
Il Comitato di sorveglianza inoltre:
·coordina le azioni di promozione e pubblicità;
·esprime parere sulle modifiche sopra soglia;
·favorisce l'interazione tra interventi di formazione e politiche attive del lavoro;
·risponde ai quesiti di interpretazione;
·approva il Piano d'azione dell'Assistenza tecnica;
·deve disporre di una pagina WEB e di un indirizzo di posta elettronica dedicato.
Il Comitato di sorveglianza si avvale del supporto di una Segreteria tecnica, il cui compito è quello di predisporre la documentazione da sottoporre al vaglio del comitato, curane e gli aspetti organizzativi, nonché espletare i compiti derivanti dall'attività di sorveglianza esercitata dal comitato. La Segreteria tecnica è incardinata nel Servizio di Pianificazione e Programmazione.

richiesti rapporti informativi periodici sullo stato dell'ambiente e sull'applicazione del principio di pari opportunità;

- al rispetto degli obblighi,di informazione e pubblicità: a tal proposito, va rilevato che l'Autorità di gestione ha l'obbligo di nominare un responsabile della comunicazione, che dovrà curare l'aspetto della pubblicità del programma operativo, organizzare campagne di informazione periodiche e riunioni periodiche con le parti locali e la stampa[8].

9. Lo stato di realizzazione delle leggi pluriennali in materia di potenziamento del settore navale.

L'art. 8 della legge 30.11.1998, n. 413, ha autorizzato, tra l'altro, l'Amministrazione dei trasporti a realizzare un programma di potenziamento della componente navale del Ministero.

In particolare, il comma 3 del suddetto articolo ha autorizzato limiti di impegno della durata massima di quindici anni, mentre il successivo comma 4 ha previsto, per la corresponsione del prezzo contrattuale, l'applicazione delle procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431 e all'art. 8, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261.

La legge 31 dicembre 1991, n. 431, richiamata dal citato art. 8 della legge n. 413 del 1998, recante norme per il "Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale", consente all'Amministrazione di corrispondere i contributi previsti dall'art. 1 della stessa legge mediante autorizzazione alle imprese beneficiarie "ad accendere mutui in lire italiane, nei limiti degli importi del contributo concesso, con istituti di credito nazionali od europei", ponendo a carico dello Stato l'ammortamento dei mutui e disponendo che i relativi importi siano corrisposti direttamente agli istituti di credito in rate semestrali secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero del tesoro in data 11.03.1992.

L'art. 8, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261, anch'esso richiamato dalla legge n. 413 del 1998, autorizza il Ministero dei trasporti e della navigazione ad impegnare, in ciascun esercizio finanziario, anche i limiti di impegno stanziati per il biennio successivo all'esercizio di competenza, con pagamento delle relative annualità a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite d'impegno.

L'art.54, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, (legge finanziaria 1998), inoltre, prevede che le spese relative ad annualità o a limiti di impegno, da conservare in bilancio a decorrere dal 31.12.1997 in attesa dell'inizio del periodo di ammortamento, sono eliminate dal conto dei residui per essere reiscritte nella competenza degli esercizi terminali, in corrispondenza del relativo piano di ammortamento, sempreché l'impegno formale avvenga entro il terzo esercizio finanziario successivo alla prima iscrizione in bilancio.

In merito al tasso di interesse da applicare ai mutui a carico dello Stato, l'art.45, comma 32, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, (legge finanziaria 1999) ha disposto che venga applicato il tasso stabilito con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

In attuazione di tale disposizione il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ha pubblicato la comunicazione sulla G.U.R.I. n. 73 del 29.3.1999,

---

[8] L'Autorità di gestione dovrà espletare gli ulteriori compiti: predisposizione di un piano di azione relativo all'assistenza tecnica, da sottoporre all'approvazione del Comitato di sorveglianza nella prima riunione; presentazione all'approvazione del Comitato, sempre in prima riunione, dei complementi di programma; predisposizione di un piano di dettaglio per il coinvolgimento dei partner socio-economici e istituzionali, con particolare riferimento al ruolo esercitato dalle diverse parti nelle fasi di sorveglianza e valutazione degli interventi; predisposizione di un documento che impegna le singole strutture attraverso l'individuazione dei responsabili, del personale e dei supporti informatici disponibili per gli aspetti legati all'attuazione degli interventi e che in particolare definisca: il coordinamento con le Autorità di gestione del QCS e dei programmi operativi; la definizione delle procedure decisionali e di gestione degli interventi; la gestione dei flussi finanziari, le modalità di sorveglianza, monitoraggio e valutazione, il procedimento di controllo.

poi sostituita dalla comunicazione pubblicata sulla G.U.R.I. n. 262 dell'8.11.1999, con la quale vengono stabiliti i criteri per l'applicazione dei tassi di interesse per i mutui di importo pari o inferiore a 100 mld di lire da stipulare con onere a carico dello Stato.

La legge 28 dicembre 1999, n. 522 ha inoltre autorizzato ulteriori limiti di impegno della durata massima di quindici anni.

Capitolo 7574 "Spese per l'adeguamento della componente navale con unità atte a compiti di vigilanza e soccorso"

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla legge n. 413 del 1998: 15 mld nel 1999 e 10 mld nel 2000 (da cui derivano 600 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni), sono stati stipulati i seguenti contratti:

1. Rep.n 58/2000 per acquisto di 25 Unità navali della Classe "200" per un importo di lire 142.437.500.000;
2. Rep.n.59/2000 per acquisto di 25 motovedette della Classe "500" per un importo di lire 10.907.500.000;
3. Rep.n.60/2000 per acquisto di 20 motovedette della Classe "2000" per un importo di lire 10.826.000.000;
4. Rep.n.64/2000 per acquisto di 3 unità di pattugliamento della Classe "Saettia" per un importo di lire 120.746.700.000.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a puro titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Nel corso dell'esercizio è stata autorizzata la stipula di 8 contratti di mutuo relativi alle seguenti forniture:

1. Rep.n.55/1999: corrispettivo dell'intera fornitura per una quota capitale di lire 5.804.835.672 ed un costo di ammortamento di lire 3.091.241.958 (totale lire 8.896.077.630) dal quale deriva una spesa di lire 593.071.842 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
2. Rep.n.50/1999: corrispettivo del Lotto 2a per una quota capitale di lire 1.529.700.000 ed un costo di ammortamento di lire 800.521.380 (totale lire 2.330.221.380), dal quale deriva una spesa di lire 155.348.092 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
3. Rep.n.50/1999: corrispettivo del Lotto 2b per una quota capitale di lire 3.569.300.000 ed un costo di ammortamento di lire 1.976.844.220 (totale lire 5.546.144.220) dal quale deriverà una spesa di lire 155.348.092 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998;
4. Rep.n.56/2000: corrispettivo dei Lotti 1 e 2 per una quota capitale complessiva di lire 2.709.000.000 ed un costo di ammortamento di L.1.507.739.340 (totale lire 4.216.739.340), dal quale deriverà una spesa di lire 281.115.956 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
5. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 3 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento di lire 956.825.670 (totale lire 2.762.825.670), dal quale deriverà una spesa di lire 184.188.378 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
6. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 4 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento di lire 920.033.850 (totale lire 2.726.033.850) dal quale deriverà una spesa di lire 181.735.590 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998;

7. Rep.n.64/2000: corrispettivo del Lotto 1 per una quota capitale complessiva di lire 6.037.335.000 ed un costo di ammortamento di lire 2.948.155.751 (totale lire 8.985.490.741), dal quale deriverà una spesa di lire 599.032.716 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n.413 del 1998;
8. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 5 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento presunto (il contratto di mutuo non è ancora stato stipulato) di lire 1.028.225.295 (totale lire 2.834.225.295), dal quale deriverà una spesa di lire 188.948.353 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998.

Gli importi di cui ai punti nn.1 – 3 sono stati impegnati sull'esercizio finanziario 2000 e sui corrispondenti capitoli fino al 2015. Per gli importi di cui ai punti n. 4 – 7 è in corso di perfezionamento l'impegno sull'esercizio finanziario 2001 e sui corrispondenti capitoli fino al 2016. L'importo di cui al punto n. 8 sarà impegnato a seguito della stipula del contratto di mutuo da parte della Ditta fornitrice.

Infine, nel corso dell'esercizio finanziario 2000 sono stati pagati, mediante ruolo di spese fisse, i seguenti importi per complessive lire 2.557.763.505:

a) lire 745.479.912 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 1a del contratto rep.n.50/1999;
b) lire 745.479.912 a titolo di 2^ rata del muto relativo al Lotto 1a del contratto rep.n.50/1999;
c) lire 346.296.857 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 1b del contratto rep.n.50/1999;
d) lire 346.296.857 a titolo di 2^ rata del mutuo relativo al Lotto 1b del contratto rep.n.50/1999;
e) lire 77.674.046 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 2a del contratto rep.n.50/1999;
f) lire 296.535.921 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al contratto rep.n.55/1999.

Capitolo 7575 "Spese per la costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale".

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla legge n. 413 del 1998: 5 mld nel 1998, 10 mld nel 1999 e 20 mld nel 2000 (da cui derivano 525 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) è stato stipulato il contratto Rep. n.67/2000 per l'acquisto di 2 unità navali per il pattugliamento d'Altura (N.U.P.A.) per un importo di lire 294.970.600.000.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Capitolo 7576 "Spese per l'adeguamento della componente aerea con velivoli atti a compiti di vigilanza, ricerca e soccorso".

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla Legge n.413 del 1998: 4mld nel 1998, 4 mld nel 1999 e 2 mld nel 2000 (da cui derivano 150 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) sono stati stipulati i seguenti contratti:

1. Rep.n. 65/2000 per l'acquisto di 2 elicotteri mod.AB412HP per un importo di lire 47.600.628.980;
2. Rep.n.74/2000 per l'acquisto di un velivolo mod.ATR42 per un importo di lire 43.403.475.310.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Capitolo 7577 "Spese per la realizzazione di un programma di un programma concernente la progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione".

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte del limite di impegno di 5 mld nel 2000 previsto dalla legge n. 522 del 1999 (da cui derivano 75 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) è stato stipulato il contratto Rep.n.71/2000 per la fornitura della progettazione della "Piattaforma di nuove unità della Marina Militare" per un importo di lire 40.854.600.000.

Il suddetto importo è al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Per ciascuno dei suddetti capitoli, la parte di stanziamento non impegnata è stata oggetto di apposita richiesta di eliminazione dal conto residui per la successiva reiscrizione nella competenza degli esercizi terminali (art.54, comma 16, legge 27 dicembre 1997, n. 449).

10. La gestione del demanio marittimo.

In tema di demanio marittimo, nel corso del 2000, hanno continuato ad operare le convenzioni con le Regioni per lo svolgimento delle funzioni delegate in materia di demanio marittimo con finalità turistico-ricreativo da parte delle Capitanerie di porto ai sensi dell'art. 8, comma 1, della legge n. 535/1997, convertito dalla legge n. 647/1997; ciò ad eccezione di quelle che hanno svolto direttamente le suddette funzioni (Regione Campania) e di quei comuni per i quali è intervenuta successivamente la sub-delega da parte della Regione (comune di Roma).

Peraltro, tenuto conto che il d.lgs. n. 112/1998 (artt. 104 e 105) mantiene allo Stato le sole funzioni amministrative in materia di demanio marittimo quando l'utilizzazione attiene all'approvvigionamento di fonti di energia, l'Amministrazione farà cessare l'operatività delle predette convenzioni a decorrere dal 1° luglio 2001, data in cui si prevede che saranno concluse le operazioni di mobilità del personale e avrà così concreta operatività la delega di cui alla legge n. 59/1997 e al d.lgs n. 112/1998.

In tal modo, sarà possibile concentrare nelle Regioni l'esercizio di tutte le funzioni amministrative in materia di demanio marittimo, secondo l'impianto delineato dalla legge n. 59/1997 e dal d.lgs. n. 112/1998, senza che siano ammesse eccezioni, soprattutto con riferimento a quelle funzioni che già da tempo avrebbero dovuto essere svolte dalle Regioni, come appunto in materia di demanio marittimo turistico-ricreativo.

Quanto al processo di attuazione del decentramento previsto dalla legge n. 59/1997 e dal d.lgs. n. 112/1998, sono stati adottati i decreti del Presedente del Consiglio di Ministri relativi alla concreta individuazione delle risorse umane, strumentali, finanziarie e organizzative da trasferire alle Regioni per lo svolgimento delle funzioni ad esse conferite[9].

11. L'assetto gestionale degli aeroporti e altri profili riguardanti l'aviazione civile.

11.1 Il nuovo modello della gestione aeroportuale.

L'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993 e l'articolo 1 della legge n. 351/1995 hanno dettato la nuova disciplina dell'assetto gestionale degli aeroporti, prevedendo la costituzione di apposite società di capitali che dovranno gestire gli aeroporti secondo il modello della gestione totale, l'assunzione degli oneri per investimenti a carico delle stesse società, l'eliminazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria nelle società di gestione, la durata della concessione degli aeroporti fino ad un massimo di 40 anni sulla base

[9] In particolare, nella materia che interessa, si segnalano: d.P.C.M. 12 ottobre 200; d.P.C.M. 13 novembre 2000; d.P.C.M. 22 dicembre 2000.

degli impegni risultanti dal piano economico-finanziario presentato dalle stesse società in sede di richiesta di concessione.

Inoltre, la legge n. 662/1996 ha stabilito l'obbligo della corresponsione di un canone commisurato al traffico passeggeri e merci per tutte le società concessionarie.

Allo stato attuale si annoverano:

- aeroporti affidati in gestione totale[10] per effetto di singole leggi speciali che prevedono l'affidamento della gestione dell'intero compendio aeroportuale ad un solo ente o ad una sola società. La società assicura i servizi aeroportuali (attivi e passivi) concernenti l'intera struttura e percepisce tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, nonché la totalità degli introiti di pertinenza dello Stato (diritti e tasse aeroportuali);
- aeroporti affidati in gestione parziale[11] ad un ente o società di gestione. Vengono di norma affidate in concessione ad una società le aerostazioni passeggeri e merci e le loro pertinenze, per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali (*handling*, *catering*, attività commerciali, etc.).

---

[10] Gli *aeroporti in gestione totale* sono:

1. aeroporti di Fiumicino e Ciampino gestiti dalla società Aeroporti di Roma in base alla legge 10.11.1973, n. 775 modificata dalla successiva legge 21.12.1977, n. 985. I rapporti tra l'Amministrazione e la società sono stati disciplinati con la convenzione n. 2820 di repertorio del 26.6.1974, che necessita di integrazioni determinate dalle innovazioni portate dalla legge n. 985/77;
2. aeroporti di Linate e Malpensa gestiti dalla Società Esercizi Aeroportuali in base alla legge 18.4.1962, n.194, integrata dalla successiva legge 22.8.1985, n.449 che ha prorogato di trenta anni il regime giuridico del sistema aeroportuale milanese. Agli aeroporti milanesi le citate leggi riconoscono la qualifica privata. I rapporti tra l'Amministrazione e la SEA sono disciplinati dalla convenzione n.191 di repertorio del 7 maggio 1962.
3. aeroporto di Venezia Tessera gestito dalla SAVE, sulla base della legge 24.12.1986, n.938. La relativa convenzione non è mai stata perfezionata;
4. aeroporto di Torino Caselle gestito dal Comune di Torino a mezzo della SAGAT in base alla legge 21.7.1965, n.914 ed alle successive leggi 22.10.1986, n.736 e 12.12.1992, n.187, che hanno prorogato di venti anni il regime dell'aeroporto cui è riconosciuta la qualifica privata;
5. aeroporto di Genova gestito dalla società Aeroporto di Genova il cui subentro al Consorzio Autonomo del porto, gestore in base alla legge 16.4.1954, n. 156, è stato riconosciuto con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 16.10.1998, n. 30/14;
6. aeroporto di Bergamo Orio al Serio gestito dalla SACBO in base alla legge 27.12.1975, n.746. All'aeroporto è riconosciuta la qualifica privata.

[11] Gli *aeroporti in gestione parziale* sono:

1. l'aeroporto di Bologna, affidato alla SAB, subentrata all'Azienda speciale aeroporto Bologna, in base alla convenzione n. 3212 di repertorio del 20.4.1977;
2. l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, affidato alla società Aeroporto Friuli Venezia Giulia in base alla convenzione n. 3206 di repertorio del 15.3.1977;
3. l'aeroporto di Forlì, affidato alla società SEAF, in base alla convenzione n. 3503 di repertorio del 30,1.1980;
4. l'aeroporto di Verona affidato alla società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca in base alla convenzione n. 3606 di repertorio dell'11.12.1980;
5. l'aeroporto di Napoli, affidato alla società GESAC, in base alla convenzione n.4258 di repertorio del 27.10.1990;
6. l'aeroporto di Catania, affidato alla società SAC, subentrata all'ASAC già affidataria della gestione in base alla convenzione n.4295 di repertorio del 20.3.1991;
7. l'aeroporto di Treviso, affidato alla società AER.TRE, in base alla convenzione n.4344 di repertorio del 21.10.1991;
8. l'aeroporto di Palermo, affidato alla società GESAP, in base alla convenzione n.4472 di repertorio del 26.4.1994;
9. l'aeroporto di Cagliari, affidato alla società SOGAER, in base alla convenzione n.4513 di repertorio del 22.9.1995;
10. l'aeroporto di Parma, affidato alla società SOGEAP, in base alla convenzione n.4529 di repertorio del 2.4.1996;
11. l'aeroporto di Pisa, affidato alla società SAT, in base alla convenzione n.4598 di repertorio del 24.7.1997;
12. l'aeroporto di Rimini, affidato alla società Aeradria.

Il gestore, oltre a ricavare gli introiti legati all'esercizio delle predette attività, fa propri anche i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco delle merci e, sotto il profilo passivo, sostiene gli oneri manutentivi relativi ai beni in concessione.
I beni non compresi nella concessione continuano ad essere gestiti dallo Stato (ad esempio le piste e le relative pertinenze).
Tale tipo di concessione è fondato sull'articolo 694 del cod. nav., ha durata ventennale ed è disciplinata da una convenzione tra l'Amministrazione concedente ed il gestore che stabilisce i rispettivi diritti ed obblighi;

- aeroporti in gestione parziale a titolo precario[12]. Le società che ne fanno richiesta possono essere immesse anticipatamente nel possesso di alcuni beni aeroportuali, in attesa che vengano perfezionati i procedimenti per la stipula della convenzione. In tale ipotesi si determina una gestione parziale precaria durante la quale il gestore dispone di singoli beni per l'espletamento dei servizi aeroportuali e ne ricava i relativi introiti, sostenendo gli oneri manutentivi. Lo Stato introita i diritti e le tasse aeroportuali.

In tale contesto, il regolamento di attuazione dell'articolo 10, comma 13, della legge n.537/1993, emanato con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997, n.521 ha disciplinato la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato[13].

---

[12] Gli *aeroporti in gestione parziale* a titolo precario sono i seguenti:
1. Alghero affidato alla società *SOGEAAL* in base al provvedimento n.134870 del 10.5.1995;
2. Ancona affidato alla società *Aerdorica* in base al provvedimento n.104939 del 12.2.1982;
3. Aeroporti pugliesi affidati alla società *SEAP* in base al provvedimento n.137947 del 13.8.1985;
4. Crotone affidato alla società *Sant'Anna* in base al provvedimento n.135192 del 10.5.1996;
5. Cuneo affidato alla *Aeroporto Cuneo Levaldigi* in base al provvedimento n102204 del 7.7.1980;
6. Firenze affidato alla *SAF* (ora *A.d.F.*) in base al provvedimento n.134242 del 2.5.1985;
7. Lamezia Terme affidato alla *SACAL* in base al provvedimento n.131399 del 21.2.1991;
8. Olbia affidato alla società *GEASAR* in base al provvedimento n.130735 del 30.1.1989;
9. Perugia affidato alla società *SASE* in base al provvedimento n.114017 del 14.5.1979;
10. Pescara affidato alla società *SAGA* in base al provvedimento n.136617 del 27.6.1986;
11. Reggio Calabria affidato alla *SOGAS* in base al provvedimento n.136481 del 25.6.1986;
12. Salerno affidato alla Aeroporto di Salerno in base al provvedimento n.134901 del 20.5.1997;
13. Trapani affidato alla società AIRGEST in base al provvedimento n.133168 del 28.3.1997.

[13] L'articolato evidenzia gli adempimenti posti a carico dei soggetti interessati ed i requisiti che devono possedere per ottenere la concessione di gestione totale. Conseguentemente, il relativo procedimento nei confronti dei soggetti indicati all'articolo 6 comporta accertamenti in ordine a:
- ammissibilità dell'istanza;
- qualità di soggetto gestore parziale, anche in regime precario del richiedente;
- attivazione della procedura ex articolo 17 della legge n. 135/97, da parte dei gestori parziali, anche in regime precario;
- natura di società di capitale del soggetto richiedente;
- avvenuto adeguamento del capitale sociale della società richiedente, a seconda del volume di traffico registrato nel biennio antecedente all'entrata in vigore del regolamento;
- adeguamento dell'atto costitutivo della società in merito a:

a) oggetto dell'attività societaria;
b) separazione contabile dei risultati di esercizio delle attività connesse o collegate all'oggetto principale dell'attività societaria, nei bilanci e nei documenti contabili;
c) misura della partecipazione del socio pubblico al capitale sociale per esercitare diritti societari, quali la richiesta di convocazione dell'assemblea, così come previsto nell'articolo 4, comma 1, lettera c, del D.M. n.521/97
d) ingresso di altri enti locali nella società, mediante aumento di capitale;
e) esclusione di atti che, nei primi tre anni dalla costituzione o dall'avvenuto adeguamento, determinino la perdita della posizione di maggioranza del socio privato;
f) modalità e condizioni di atti che determinino la perdita della posizione di maggioranza del soggetto che la detiene;
g) quota di azioni da riservare all'azionariato diffuso.

Le previsioni del regolamento si sono completate con la diramazione della circolare 20 ottobre 1999, n. 12479 AC, - recante, tra l'altro, lo schema della convenzione che l'ENAC dovrà stipulare con i soggetti affidatari - pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 14 dicembre 1999, con la quale l'amministrazione ha provveduto ad adeguare l'originaria circolare 16 ottobre 1998, n. 13775 AC, alle osservazioni formulate dalla Corte dei conti, nella competente sede del controllo.

Da ultimo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con direttiva del 30 novembre 2000, n. 141-T, pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 5 gennaio 2001, considerata l'urgenza di dare attuazione al regolamento n.521/1997, "per rendere effettiva la riforma del settore delle gestioni aeroportuali e ravvisata la necessità di fornire indicazioni sulla portata di alcune previsioni normative del citato regolamento e, conseguentemente, sulle modalità della loro applicazione", ha formulato le linee guida alle quali l'Ente deve attenersi nello svolgimento dei procedimenti di propria competenza.

In relazione alle citata urgenza di dare corso all'affidamento delle gestioni, la direttiva stabilisce di procedere con affidamenti di durata limitata determinata provvisoriamente sulla base di una sommaria valutazione del piano economico-finanziario, rinviando la definitiva determinazione della durata del rapporto concessorio ad una successiva valutazione dei programmi di investimento presentati dai richiedenti.

11.2 L'azione dell'ENAC in materia di gestioni aeroportuali.

L'ENAC[14], in adempimento delle puntuali direttive emanate dal Ministro vigilante, ha condotto le fasi istruttorie dei procedimenti "in armonia con il criterio generale dianzi illustrato".

Per quanto concerne specificamente il procedimento di affidamento delle gestioni, va detto che l'articolo 6 del decreto ministeriale n.521/1997, concernente la costituzione di società di capitali per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, stabilisce che "entro sei mesi (24 ottobre 1998) dall'entrata in vigore del regolamento, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime di precariato, che hanno attivato la procedura di cui all'articolo 17, comma 1, del decreto legge 25 marzo 1997, n.67, convertito con modificazioni, nella legge 23 maggio 1997, n.135, si adeguano a quanto stabilito dalle precedenti disposizioni"[15].

L'articolo 7 prevede che l'affidamento in concessione della gestione totale alle società di capitali, di cui all'articolo 6, è effettuato su istanza da presentarsi da parte delle società richiedenti entro nove mesi dall'entrata in vigore del regolamento (24 gennaio 1999), da integrare entro i successivi sei mesi, con una domanda corredata da un programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e di un piano economico-finanziario.

Con circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999, pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 14 dicembre 1999, emanata dal Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'articolo 17,

---

- procedure di scelta del socio privato di maggioranza secondo quanto stabilito dal D.P.R. 16 settembre 1996, n.533, ovvero di cessione a privati delle quote di maggioranza, secondo le norme del decreto legge 31 maggio 1994, n.332, convertito con modificazioni, nella legge 30 luglio 1994, n.474;
- presentazione del programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario.

[14] Sull'ENAC, apposita determinazione è stata depositata nel febbraio del 2001, da parte della Sezione controllo enti di questa Corte.

[15] L'adeguamento cui fa riferimento la norma riguarda, in particolare:

- le procedure di eventuale privatizzazione seguite dalla società (articolo 2);
- il capitale sociale minimo richiesto, in relazione al volume di traffico registrato nell'ultimo biennio (articolo 3);
- le specifiche previsioni da indicare nell'atto costitutivo della società richiedente (articolo 4);
- gli accordi disciplinanti i rapporti tra soci pubblici e privati, nell'ipotesi di perdita del potere di controllo da parte degli enti pubblici (articolo 5).

comma 1, del regolamento, sono stati diramati gli schemi della convenzione-tipo e degli altri documenti che devono corredare la domanda di concessione totale.

Tra l'altro, la direttiva sottolinea che l'emanazione della sopra citata circolare n.12479 AC, che contiene gli elementi essenziali per la predisposizione dei suddetti documenti, è intervenuta ben oltre il termine di carattere ordinatorio previsto dall'art.17 del d.m. 521/1997.

Per tale motivo il termine indicato nell'art.7, relativo alla presentazione della domanda corredata da un programma di intervento, è da definirsi coerentemente con la data di pubblicazione della circolare n.12479 AC.

Più specificatamente, il periodo temporale per l'integrazione dell'istanza, previsto dall'articolo 7, dovrà essere computato a decorrere dalla data di pubblicazione di detta circolare.

Inoltre, come sopra riportato, la direttiva del Ministro "ritiene che si possa procedere all'affidamento in concessione da parte dei ministeri concertanti per una durata limitata, determinata provvisoriamente sulla base delle prime valutazioni dell'ENAC, tenuto conto del piano economico-finanziario presentato dal richiedente, e che successivamente, all'esito della valutazione dei richiamati programmi, si possa procedere alla definitiva determinazione della durata della concessione".

L'ENAC ha conseguentemente dato ulteriore corso alle fasi istruttorie di propria competenza per giungere alla stipula delle convenzioni di gestione totale con i soggetti che si sono adeguati alle prescrizioni del regolamento.

Va per completezza ricordato inoltre che l'articolo 17 del decreto legge n.67/1997, convertito nella legge n.135/1997 (Interventi urgenti in favore dell'occupazione), prevede che, in attesa dell'affidamento delle gestioni totali, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime precario, possono essere autorizzati all'occupazione ed all'uso dei beni del sedime aeroportuale, per l'effettuazione degli interventi indifferibili ed urgenti necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché alla gestione dell'aeroporto, vincolando a tali fini i diritti aeroportuali che gli stessi soggetti sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli eventualmente già di loro spettanza.

Tale disciplina è diretta a consentire il progressivo disimpegno dello Stato dagli interventi nel settore aeroportuale durante la fase transitoria che la norma ha inteso disciplinare in attesa dell'affidamento delle gestioni totali, richiedendo agli operatori del settore di provvedere, con un rapporto giuridico aggiuntivo rispetto alla situazione in essere, alla gestione imprenditoriale degli scali, secondo criteri diretti a conferire sistematicità ed uniformità al settore.

Per dare concreta attuazione alle previsioni dell'articolo 17, il Ministro dei trasporti e della navigazione ha emanato l'atto di indirizzo 31 luglio 1997, n.12188, che, precisando che le autorizzazioni lasciano immutata la disciplina dei rapporti intercorrenti tra gli attuali gestori e l'Amministrazione, definisce anche le indicazioni procedurali per la predisposizione dei conseguenti provvedimenti di autorizzazione.

Esso prevede, tra l'altro: che i soggetti interessati devono produrre un piano di interventi rientranti nella tipologia ammessa dalla norma, dal quale deve emergere la destinazione dei diritti che si prevede di introitare, nonché le ricadute occupazionali conseguenti al piano da realizzare; che, in corso di attuazione del piano degli interventi, il soggetto autorizzato è tenuto a relazionare semestralmente all'Amministrazione e che, allo scadere del periodo previsto nel piano degli interventi, è tenuto a presentare il consuntivo dei lavori effettuati, unitamente ad una perizia giurata di un professionista abilitato, con la quale si attestino gli effettivi costi e la conformità degli interventi al contenuto della domanda presentata, nonché agli eventuali aggiornamenti e variazioni debitamente autorizzati.

Sulla base delle indicazioni contenute nell'atto di indirizzo, l'Amministrazione ha rilasciato talune autorizzazioni nella forma del decreto ministeriale, finché, a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 45 del decreto legislativo n.80/1998, tale funzione di natura gestionale è passata ai dirigenti della Direzione generale dell'aviazione civile che hanno provveduto fino al

novembre 1998, data di avvio della piena operatività dell'E.N.A.C., subentrata nelle competenze amministrative e tecniche della Direzione generale dell'aviazione civile.

In questo senso la Corte dei conti, Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dei trasporti e della navigazione, con nota n.09/IIAC del 3 febbraio 1999, ha infatti segnalato che "a seguito dell'effettivo insediamento del consiglio di amministrazione dell'E.N.A.C., che ne ha completato il processo costitutivo, tutte le funzioni ed attribuzioni amministrative e tecniche della D.G.A.C., individuate dall'art.2 del decreto legislativo n.250 del 25 luglio 1997, passano nelle competenze dell'E.N.A.C., con la conseguenza che ad esso devono essere formalmente intestati i relativi atti di gestione ai sensi dell'art. 14 dello stesso decreto legislativo n.250".

Allo stato attuale, l'E.N.A.C. sta continuando il rilascio di nuove autorizzazioni, e di approvazione di ulteriori piani di intervento a soggetti già autorizzati, così assicurando, attraverso il meccanismo dell'articolo 17 della legge n.135/1997, lo svolgimento dei necessari interventi sugli aeroporti nella fase transitoria fino all'affidamento delle gestioni totali secondo le modalità del regolamento n. 521/1997.

11.3 I canoni di gestione aeroportuale.

L'intervento di riforma complessiva del settore delle gestioni aeroportuali non ha tralasciato la specifica disciplina dei canoni concessori che le società di gestione sono tenute a corrispondere periodicamente all'amministrazione concedente, come corrispettivo dell'affidamento dei beni e dei servizi ricevuti in godimento.

L'esigenza di razionalizzazione del sistema di definizione dei canoni era da tempo avvertita sia dall'amministrazione che, a causa del diffuso contenzioso generato dall'applicazione di un macchinoso meccanismo di calcolo, non aveva certezza di entrate e rimaneva assorbita dalle richieste di riesame, sia dagli operatori aeroportuali che esigevano un sistema di calcolo riferito a criteri chiari e univoci.

La problematica investiva particolarmente le gestioni parziali aeroportuali che si affermarono tra gli anni '60 e '70, allorché l'iniziativa degli enti locali maggiormente attratti dal mondo aeronautico, si concretizzò in consorzi o aziende speciali che avevano la finalità di realizzare e gestire le infrastrutture aeroportuali destinate a soddisfare le emergenti richieste di traffico.

Si può ritenere che l'impegno finanziario e organizzativo sostenuto dagli enti locali in quelle circostanze trovò corrispondenza nell'affidamento di talune gestioni aeroportuali sostanzialmente prive di un canone concessorio, previsto talvolta in termini meramente ricognitori della demanialità dei beni assegnati al gestore.

Il veloce affermarsi dell'attività aeronautica e gli ingenti stanziamenti statali destinati a promuovere un adeguato sviluppo della rete aeroportuale nazionale lasciarono in breve tempo intravedere una realtà aeroportuale che si andava via via caratterizzando come un'impresa in grado di portare cospicui profitti al gestore capace di pianificare una oculata strategia di sviluppo dei traffici.

Al consolidarsi di una rilevante imprenditorialità corrispose ben presto l'esigenza di fissare un corrispettivo per l'uso delle aree demaniali e di stabilire i criteri per la regolazione dei rapporti da definirsi in apposite convenzioni da stipularsi tra amministrazione concedente e società concessionaria.

Per queste finalità, il Ministero delle finanze stabilì con la circolare 27 maggio 1986, n.60805, i criteri in base ai quali determinare il canone dei gestori che avevano stipulato con l'amministrazione una specifica convenzione; d'altro canto il Ministero dei trasporti emanò, in attuazione dell'articolo 3 della legge n. 449/1985, il decreto 10 marzo 1988, n.28-T, che fissava i criteri di riferimento per la stipula delle citate convenzioni e stabiliva la regola dell'imposizione di un canone.

Secondo la circolare delle Finanze il canone di gestione veniva individuato in funzione del saldo tra i gli introiti cessanti e i costi cessanti per lo Stato, in relazione all'aeroporto che si andava ad affidare.

La pluralità degli indici di riferimento e le successive rideterminazioni dei canoni, conseguenti ai progressivi aggiornamenti dovuti al mutamento della originaria situazione di fatto, hanno rivelato la farraginosità del meccanismo, fonte - come detto - di rilevante contenzioso.

E altrettante contestazioni provenivano anche per l'applicazione di un'altra circolare del Ministero delle finanze (n.62567 del 4 febbraio 1989), inerente il sistema di determinazione dei canoni basato sul tendenziale recupero dei costi d'investimento e di manutenzione sostenuti dallo Stato, destinata ai gestori aeroportuali ai quali, in attesa del perfezionamento delle convenzioni di gestione, venivano affidati in via "precaria" i beni necessari all'immediato avvio della gestione.

Le complesse procedure di determinazione dei canoni, come individuate dalle citate circolari, comportavano pertanto una stagnazione degli introiti dell'amministrazione a fronte di una crescita dei ricavi dei gestori meglio organizzati.

In tale contesto di evidente criticità per le amministrazioni finanziaria e dei trasporti, nonché per gli operatori del settore aeroportuale, l'attesa riforma è intervenuta con la disposizione dell'articolo 1, comma 5ter, della legge 3 agosto 1995, n. 351, (di conversione del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251), che ha integrato il progetto di riforma del settore delle gestioni aeroportuali stabilito dall'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, individuando quale parametro per la determinazione dei canoni il valore patrimoniale dei beni, nonché il traffico per passeggeri e merci.

La norma è stata riformulata dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che, abbandonando il sistema ancorato alla valutazione patrimoniale dei beni dell'aeroporto, individua nel traffico passeggeri e merci il criterio oggettivo di riferimento, uniformemente applicabile a tutti i gestori, ivi compresi i gestori totali sulla base di leggi speciali.

A quest'ultimo riguardo, va sottolineato che la norma viene a soddisfare l'indicazione espressa dal Consiglio di Stato in ordine alla necessità che anche le società di gestione totale in base a legge speciale siano assoggettate al pagamento di un canone, mentre le disposizioni precedenti all'entrata in vigore della legge n. 351/1995 non prevedevano l'obbligo di corresponsione di un canone a carico di questi gestori, se non a carattere meramente simbolico.

Inoltre, la norma affida alle competenti amministrazioni delle finanze e dei trasporti la periodica fissazione della misura del canone e, tenendo altresì conto della necessità di chiudere le numerose pendenze venutesi a configurare con i gestori, prevede l'adozione di un provvedimento amministrativo diretto a consentire loro di regolarizzare la posizione debitoria maturata per le annualità precedenti la data del 1° gennaio 1997, nei confronti dell'amministrazione.

In attuazione di tale previsione legislativa, è stato emanato il decreto interdirigenziale Finanze-Trasporti 22 dicembre 1998, n. 55592, che ha provveduto a fissare il canone dovuto per il quadriennio 1997-2000, nella misura del dieci per cento dell'importo complessivo delle entrate derivanti dai diritti per l'uso degli aeroporti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e dalle tasse di imbarco e sbarco delle merci di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117.

La percentuale fissa del 10% dei diritti introitati assicura un prelievo uniforme, in funzione di un dato di facile accertamento, non influenzato da altre pur significative variabili che potrebbero compromettere l'efficacia del metodo, e consegue un importante obiettivo di semplificazione, di trasparenza e di oggettività che, eliminando preventivamente ogni contestazione, si riflette in uno snellimento degli adempimenti dell'amministrazione e dei gestori.

L'importo costituisce, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, una entrata dell'E.N.A.C.[16]. Va ricordato che, a seguito dei procedimenti di privatizzazione dei servizi di sicurezza aeroportuale disciplinati dal regolamento approvato con decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85 e dai conseguenti provvedimenti di esecuzione, le società affidatarie dei servizi sono tenute al pagamento di un canone provvisoriamente fissato nella misura del dieci per cento delle maggiori somme percepite a titolo di contributo aggiuntivo ai diritti di imbarco passeggeri.

Per quanto riguarda le pendenze debitorie per i canoni pregressi (relativi ad annualità antecedenti la data del 1° gennaio 1997), il decreto Finanze-Trasporti 5 marzo 1999, n.86 ha stabilito, in particolare, le modalità di attivazione del procedimento, ponendo l'iniziativa a carico del gestore, parziale o totale, che ha l'onere di presentare l'istanza diretta a valersi delle vantaggiose condizioni di adempimento, consistenti nel versamento di una somma pari al dieci percento delle entrate riscosse dall'amministrazione ovvero dai gestori a titolo di diritti e tasse aeroportuali, incrementata di un punto percentuale per ciascun anno intercorrente tra l'anno di riferimento e l'anno in corso.

La disposizione non riguarda le annualità rispetto alle quali i gestori hanno compiutamente adempiuto agli obblighi di pagamento secondo le disposizioni del tempo[17].

Coerentemente ad una sistematica opera di razionalizzazione e di semplificazione che ha coinvolto strutturalmente le amministrazioni e gli enti preposti al "mondo aviazione" e le relative competenze, ed ha interessato la regolamentazione di rilevanti aspetti del settore (gestioni aeroportuali, servizi di assistenza a terra, servizi di sicurezza aeroportuale), anche nella delicata ricerca di un parametro di riferimento utile per la determinazione dei canoni, è stato privilegiato un dato - il traffico dei passeggeri e delle merci - facilmente accertabile e oggettivamente incontestabile, che, escludendo momenti di valutazione discrezionale, elimina ogni possibilità di contenzioso e restituisce alle amministrazioni ed agli operatori, quella certezza di adempimenti e facilità di procedure che contribuiscono all'efficienza ed alla economicità dei servizi.

Fermo restando l'impegno dell'Amministrazione dei trasporti alla ottimizzazione dell'attuale metodologia di calcolo, anche attraverso eventuali diversificazioni che potranno tenere conto della complessiva situazione economica delle gestioni, e salvaguardando comunque i pregi della semplicità procedurale e di un oggettivo e immediato riscontro dei dati, l'E.N.A.C. ha espresso nei confronti del sistema attuale un giudizio positivo, come risulta anche dalla deliberazione n. 7/01/G, di questa Corte concernente i canoni delle concessioni aeroportuali e proventi del traffico per gli anni 1997, 1998 e 1999.

11.4 Il caso Alitalia innanzi al Tribunale Ce.

Con sentenza 12 dicembre 200 (causa T-296 – Alitalia Linee aree italiane S.p.A. c. Commissione delle Comunità europee), il Tribunale Ce ha annullato la decisione della Commissione 15 luglio 1997, 97/789/CE relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia.

La questione traeva origine dal piano di ristrutturazione dell'Alitalia per il periodo 1996-2000, articolato nella fase di risanamento (primo biennio) in quella dello sviluppo (secondo biennio).

Le Autorità italiane, nel luglio 1996, informarono la Commissione del piano di ristrutturazione, esprimendo l'avviso che tale piano, destinato a preparare l'Alitalia alla privatizzazione, non contenesse elementi di aiuto di Stato. La Commissione, invece, decise di aprire un procedimento ai sensi dell'art. 93, comma 2, (divenuto art. 88, comma2) del Trattato,

---

[16] Viene corrisposto semestralmente, mediante accredito sul conto corrente bancario n. 218300 presso Banca Nazionale del Lavoro sportello CONI - Roma -ABI 1005 CAB 3309.

[17] Queste somme vanno versate mediante accredito sul conto corrente bancario n. 218300 presso Banca Nazionale del Lavoro sportello CONI - Roma -ABI 1005 CAB 3309.

per verificare la sussistenza di un aiuto e la possibilità di accordare a tale eventuale aiuto il beneficio di una delle deroghe previste dall'articolo citato. Il contraddittorio con l'Autorità nazionale è poi sfociato nel provvedimento impugnato, che censurava il predetto piano di ristrutturazione dell'Alitalia, in quanto esso, secondo quanto ritenuto dalla Commissione, veniva a configurarsi quale aiuto di Stato non consentito.

Il Tribunale comunitario ha accolto i motivi del ricorso Alitalia. In particolare, il Tribunale ha ritenuto che, nella procedura di cui al citato art. 93 comma 2, al fine di stabilire se un investimento pubblico nel capitale di un'impresa abbia natura di aiuto statale (ai sensi dell'art. 92, comma 2, ora 87, comma 2 del Trattato), il criterio di determinazione del tasso minimo di rendimento non emergeva in modo chiaro ed inequivoco e, inoltre, che la censurata violazione non era stata adeguatamente motivata, in modo da permettere alla ricorrente di conoscere i motivi delle misure adottate e al giudice comunitario di adottare il proprio controllo.

12. Gli esiti del controllo successivo della Corte dei conti in materia di trasporti.

12.1 La gestione della politica del trasporto merci.

Nell'adunanza del 27 marzo 2001, è stata approvata un'indagine sulla gestione della politica del trasporto merci in Italia.

Nell'indagine si è inteso verificare l'organicità delle risorse pubbliche e l'andamento del processo di rinnovamento degli strumenti della gestione del trasporto delle merci.

Il processo di individuazione delle linee di intervento sul sistema nazionale dei trasporti ha avuto inizio con la legge n. 245/1984 ed è proseguito con l'approvazione del piano generale dei trasporti (D.P.C.M. 10 aprile 1986, n. 36), aggiornato con il d.P.R. 28 settembre 1991, n. 123.

Il Piano si era proposto di sviluppare l'offerta di trasporto da fornire a livello nazionale, articolandola in corridoi plurimodali, sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti ed interporti), sistemi organizzativi (F.S., aziende stradali e autostradali, flotta marittima e flotta aerea, sistemi urbani).

Per la prima volta si sarebbe dovuto coordinare la spesa pubblica per il settore dei trasporti attraverso un processo di pianificazione permanente e flessibile. In questa prospettiva, con la legge n. 385/1990 venne costituito, presso il Ministero dei trasporti, il fondo programmazione e progettazione, finalizzato all'elaborazione di un Piano funzionale triennale attuativo del Pgt; con la legge n. 186/1991, venne poi costituito il Cipet. Con la delibera Cipet del 30 giugno 1993, venne predisposta la metodologia per il secondo aggiornamento del Pgt, che però non venne rielaborato.

Un anno dopo il Cipet fu sciolto e il Pgt fu sostanzialmente accantonato.

Per quanto concerne il trasporto merci, la mancata attuazione degli obiettivi prefissati dal Pgt, a distanza di 14 anni dalla sua approvazione, fa scontare al Paese forti ritardi infrastrutturali (interporti, sistema idroviario padovano-veneto) che dovevano essere parte integrante e fondamentale di una politica del trasporto merci connotata da servizi fungibili, integrati, diffusi territorialmente e accessibili economicamente.

La carenza di programmazione non ha permesso, alla Corte, nemmeno sotto il profilo formale, il confronto tra obiettivi e risultati.

In ogni caso, la principali carenze vanno individuate:

1. sia sul piano dell'efficacia dei provvedimenti adottati, in quanto lo Stato ha continuato in questi dieci anni ad investire nel settore senza tenere conto della priorità delineata nel Pgt, destinando forti risorse annue che hanno contribuito a far crescere di peso il traffico merci su strada e non il trasporto intermodale e combinato (ferroviario-marittimo). Solo di recente, l'Amministrazione ha emanato i provvedimenti indicando gli obiettivi da inserire nel nuovo Piano generale dei trasporti;

2. sia sul piano delle strutture amministrative preposte all'attuazione dei provvedimenti stessi; infatti, soltanto negli ultimi due anni si prospettano indicazioni significative in ordine all'efficienza della gestione.

12.1.1 Il trasporto merci su rotaia.

In particolare, per quanto riguarda il trasporto merci su rotaia, anche se il trasporto su gomma resta il mezzo più usato per trasportare i prodotti in arrivo nei porti italiani, nel 2000, la Società Ferrovie ha consolidato la propria presenza nei principali terminal e si calcola abbia guadagnato mezzo punto percentuale nella quota di mercato rispetto ai mezzi di autotrasporto.

Secondo le valutazioni delle Ferrovie, la domanda potenziale del trasporto ferroviario ed intermodale delle merci si colloca, secondo le ultime rilevazioni, al di sopra di una percorrenza minima di 200 km.

Gli oneri a carico dello Stato connessi al trasporto merci su rotaia sono inseriti nelle risorse finanziarie destinati alla Società Ferrovie S.p.A., con le leggi finanziarie e regolate al fine dell'utilizzazione con contratto di programma e di servizio.

Con deliberazione Cipe del 22 giugno 2000, il Comitato ha espresso parere favorevole in ordine allo schema del secondo *addendum* al contratto di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la Societa per azioni Ferrovie stato nel quale si propone un'ipotesi di utilizzo delle maggiori risorse che sono residuate dall'apporto al capitale sociale delle F.S. con la legge n. 662/1996, successivamente ridotte con la legge n. 450/1997.

L'importo finale assegnato con le citate leggi finanziarie ammonta a lire 11.800 mld.

La deliberazione Cipe citata propone, come allegato 1 all'*addendum* 2, un'ipotesi di utilizzo delle citate risorse pari a lire 8.200 mld, essendone già state utilizzate 3.600 con l'accordo preliminare dello stesso *addendum*. Destinato ad interventi specifici per il traffico merci risulta uno stanziamento di lire 1.120 mld da destinare ad interventi sull'infrastruttura esistente così suddiviso:

(in miliardi di lire)

a) Mantenimento in efficienza linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose	800
b) Nuovi progetti per interventi relativi allo sviluppo del traffico merci	120
c) Nuovi progetti per impianti e terminali merci	200

Inoltre, il 13 luglio 2000 è stato sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e le F.S. S.p.A. un particolare contratto di servizio per regolare i rapporti intercorsi tra le due parti nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 1999.

12.1.2 Il trasporto merci via mare.

A partire dal 1° gennaio 1999, il mercato dei servizi di cabotaggio marittimo è stato liberalizzato alle flotte europee, con la sola deroga della Grecia fino al 2003, per quanto concerne i servizi di linea per i passeggeri, i servizi di traghetto e di trasporto merci.

Il mercato italiano rappresenta circa il 50% dell'area interessata alla liberalizzazione nel settore delle merci.

Per quanto riguarda il servivo delle merci, i principali flussi riguardano le seguenti relazioni commerciali e porti:

a) relazioni con la Turchia, la Grecia e la Croazia (principali porti: Trieste, Venezia, Ancona, Ravenna, Brindisi);
b) relazioni con la Sardegna (principali porti interessati: Genova, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Olbia, Porto Torres).

La liberalizzazione del mercato ha già prodotto sensibili effetti sull'offerta, in direzione dei mercati più ampi, in particolare per quello sardo e quello siciliano.

Non si notano, invece, segnali per quanto riguarda l'Adriatico e i collegamenti con la Sicilia: in questo versante, la marineria greca è da tempo dominante avendo circa il 75% degli approdi nei porti italiani adriatici.

In considerazione di tali elementi, la legge n. 552/1999 ha previsto l'estensione nella misura dell'80% degli sgravi contributivi, limitatamente ad un triennio, alle navi immatricolate nel Registro internazionale italiano che forniscono servizi di navigazione in cabotaggio tra i porti nazionali, al fine di sostenere l'impatto della liberalizzazione.

12.1.3 Gli interporti.

I finanziamenti derivanti dalle leggi di settore, ripartiti con apposite deliberazioni Cipe, finalizzati alla realizzazione degli interporti risultano pari a 1.713,026 mld, distribuiti come mostra la tabella che segue.

(importi in miliardi di lire)

Legge	
legge n. 240/90 rifinanziata dalla legge n. 413/98	1.050,000
legge n. 454/97, art. 9, rifinanziata dalla legge n. 413/98	450,000
legge n. 341/95, n. 641/96 e 135/97	213,026
Totale	1.713,026

A seguito del d.lgs n. 112/1998, sono state mantenute allo Stato le funzioni attinenti alla programmazione realizzata previa intesa con le Regioni degli interporti e delle intermodalità di rilievo nazionale ed internazionale (art. 104, lett. h), mentre per tutti gli altri la competenza è stata conferita alle Regioni (art. 105, lett. i).

12.2 Deliberazione n. 85/2000: la gestione delle concessioni in regime di proroga[18].

Con la deliberazione n. 85/2000, resa nel corso dell'adunanza del 30 maggio 2000, sono state approvate le risultanze della gestione dei lavori pubblici da parte delle stazioni appaltanti facenti capo alle Amministrazioni dello Stato e sui programmi di lavori finanziati con fondi statali.

---

[18] Tra le fattispecie più significative si segnalano: le numerose concessioni di sola costruzione ancora in vigore e i nuovi atti aggiuntivi ad esse relativi affidati dai Provveditorati alle Opere Pubbliche per i quali si rinvia alla deliberazione della Sezione del controllo di questa Corte 30.5.2000; le convenzioni, stipulate dal Ministero dei lavori pubblici - Direzione Generale Edilizia Statale per la realizzazione del programma straordinario di edilizia penitenziaria, previsto dalla legge n. 887/84 e per la realizzazione del programma straordinario quinquennale di costruzione di nuove sedi e relative pertinenze per l'Arma dei carabinieri prevista dalla legge n. 16 del 1985 per le quali si rinvia alla citata deliberazione del 30.5.2000; le concessioni affidate nell'ambito del Ministero dei trasporti - Direzione Generale della Motorizzazione Civile concernenti gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa ai sensi dell'art. 2, terzo comma della legge 22 dicembre 1986, n. 910; le concessioni affidate nell'ambito del Ministero dei trasporti - Direzione Generale della Motorizzazione Civile concernenti la "Realizzazione delle stazioni di controllo autoveicoli e annessi uffici periferici; la convenzione quadro stipulata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, in data 3 novembre 1987, con la Società Servizi Tecnici S.p.A. in attuazione dell'art. 39 comma 2 della legge n. 979 del 1982 avente ad oggetto la realizzazione del programma di potenziamento delle Capitanerie di Porto e degli altri uffici periferici; i lavori di ampliamento e ristrutturazione affidati in concessione dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile alle società già concessionarie dell'esercizio delle aerostazioni di Pisa, Trieste, Bologna, Bergamo, Genova, Rimini, Napoli, Verona, Palermo, Torino, Venezia, Milano, Roma.

In particolare, con riferimento alle **concessioni affidate dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della Motorizzazione Civile concernenti gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa** ai sensi dell'art. 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, l'indagine ha dato i seguenti esiti.

Risultano essere state stipulate 35 convenzioni, per un importo complessivo presunto di 3.770,9 mld. In esecuzione delle concessioni stipulate il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della Motorizzazione Civile ha approvato 290 atti integrativi - di cui più della metà (173) nel corso del quadriennio 1995-1998 - per un importo complessivo di oltre 2.717,5 mld di cui oltre 1.934,4 mld nel periodo 1995-1998 (24 atti integrativi nel 1995 per un importo di oltre 220,8 mld, 54 atti integrativi nel 1996 per un importo di oltre 694,6 mld, 47 atti integrativi nel 1997 per un importo di 402,1 mld e 48 atti integrativi nel 1998 per un importo complessivo di lire 416,9 mld). Anche depurando tali importi delle somme destinate alle sole forniture di materiale rotabile pari a oltre 401,6 mld, rimane consistente la quota di lavori pubblici affidata tramite concessione.

Pur se i tempi necessari per la redazione di una valida progettazione esecutiva e la complessità del procedimento seguito per l'approvazione ha determinato l'oggettiva difficoltà di iniziare i lavori entro 120 giorni dalla data di efficacia delle convenzioni, i dati raccolti evidenziano che i P.A.P. sono stati quasi tutti approvati nel periodo 1991-1992, e quindi più di un anno dopo l'avvenuta efficacia delle convenzioni (le convenzioni prevedevano ottimisticamente il termine di 30 giorni entro il quale la concessionaria doveva sottoporre all'esercente e alla D.G.M.C. il relativo programma), ed inoltre che i notevoli ritardi fatti registrare nella presentazione delle progettazioni esecutive hanno successivamente impedito il rispetto dei termini previsti negli stessi P.A.P.

Dall'indagine risulta il completamento dei lavori relativi a 92 interventi a fronte dei 290 atti integrativi stipulati. A fronte dei 92 interventi i cui lavori sono stati ultimati, solo 41 interventi hanno raggiunto la fase del collaudo.

Per quanto concerne le erogazioni finanziarie, dall'esame dei dati finanziari relativi al quadriennio 1995-1998, si rileva una progressiva crescita dell'ammontare delle erogazioni finanziarie (230,3 mld nel 1995, 259,4 mld nel 1996, 273,5 mld nel 1997 e 358,9 mld nel 1998). Tale ammontare, pur evidenziando uno spiccato incremento nel corso del periodo considerato (+35,8% rispetto al 1995), rappresenta tuttavia solo una parte del costo complessivo degli lavori previsti dall'insieme degli atti integrativi stipulati (2.717,5 mld).

In considerazione del fatto che, nella maggior parte dei casi, l'approvazione degli atti aggiuntivi ha preso avvio negli anni 1993-1994, l'ammontare delle erogazioni effettuate nel quadriennio 1995-1998 pari a 1.122,1 mld (i valori riscontrati sembrano sostanzialmente in linea alla percentuale di realizzazione delle opere fornita dalla Amministrazione in base alla quale l'ammontare delle stesse dovrebbe raggiungere nel complesso 1.765,9 mld) testimonia il ritardo accumulato nella realizzazione degli interventi.

Da un'analisi più approfondita dei dati relativi al periodo 1995-1998 emerge, inoltre, che circa il 70% del totale delle erogazioni finanziarie risultano destinate al pagamento dei lavori effettuati direttamente dal concessionario o da imprese ad esso collegate o ancora da imprese scelte dal concessionario a trattativa privata.

La Sezione del controllo ha conclusivamente ritenuto che la complessa fattispecie contrattuale predisposta dall'amministrazione per dare attuazione al programma di ristrutturazione delle ferrovie in concessione previsto dal finanziamento disposto dalla legge n. 910/1986 non sembra più in linea con la normativa comunitaria e statale vigente in tema di concessioni anche alla luce della giurisprudenza - ordinaria e contabile - che configura

l'affidamento di un lotto successivo come un autonomo e distinto rapporto negoziale soggetto, pertanto, alla normativa vigente al momento della stipula del relativo atto convenzionale[19].

Non in linea con la normativa in materia di lavori pubblici risulta anche l'affidamento all'esterno della struttura - oltre alla progettazione di massima ed esecutiva - anche la direzione dei lavori ed i collaudi, giustificato dalla necessità e dall'urgenza dell'Amministrazione di procedere alla realizzazione del programma ma destinato, ad avviso dello stesso Consiglio di Stato, ad esaurirsi alla scadenza della concessione (ed eventualmente anche prima) per passare gradualmente in capo all'Amministrazione. La rinuncia a tali compiti, protrattasi ben più a lungo dei cinque anni previsti nella relativa convenzione (a tutt'oggi oltre 10 anni), se appare fisiologica per le piccole stazioni appaltanti, dovrebbe rappresentare invece l'eccezione per una struttura specializzata come la D.G.M.C. cui spetta in ogni caso adottare ogni opportuna iniziativa per ovviare alle carenza di organico.

Sotto il profilo dell'efficacia deve segnalarsi che, malgrado il ricorso all'istituto della concessione integrata di progettazione ed esecuzione, la realizzazione del programma ha evidenziato una certa difficoltà di avvio dettata dalla complessità delle opere da progettare e dagli stringenti termini previsti per l'inizio dei lavori. Ciò ha determinato uno slittamento dei termini contrattuali e un conseguente aumento del corrispettivo dovuto per la revisione dei prezzi contrattuali (prezzo chiuso). L'ingente ammontare degli oneri derivanti da tale istituto, che nel quadriennio considerato hanno raggiunto un ammontare di 179 mld (pari al 16% del totale delle erogazioni effettuate), ha reso necessario, al fine di non superare gli importi presunti indicati nelle singole concessioni, una significativa riduzione del programma originario.

Dall'indagine sullo stato di attuazione degli interventi, è emerso inoltre un generalizzato ritardo anche nella realizzazione dei lavori compresi nei singoli atti integrativi particolarmente accentuate nel caso della ferrovie Cadorna-Bovisa, Roma-Pantano, Alifana, Garganica, Circumflegrea e Circumvesuviana.

L'analisi dei dati contenuti nelle tabelle allegate alla deliberazione citata evidenzia inoltre una percentuale di completamento del programma del 72% posto che, a fronte degli oltre 3.770,9 mld programmati nelle concessioni in esame, sono stati stipulati atti integrativi per 2.717,5 mld e una percentuale di realizzazione degli interventi effettivamente avviati del 64,9%.

Può, dunque, affermarsi che il programma avente ad oggetto gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa ai sensi dell'art. 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, partito nel 1989 con la stipulazione di 35 convenzioni e destinato a concludersi in cinque anni, si è concretamente avviato solo nel 1992 e, nonostante stia ora procedendo più velocemente, è ancora lontano dalla conclusione: a fronte delle quattro convenzioni per le quali sono stati adottati tutti gli atti integrativi e i cui lavori sono stati tutti completati, non solo devono essere ancora completati gran parte degli interventi relativi alle altre ferrovie, ma devono ancora essere approvati nuovi atti integrativi pari ad oltre 1.000 mld.

Con riferimento alle **concessioni affidate nell'ambito del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della Motorizzazione Civile concernenti la "Realizzazione delle stazioni di controllo autoveicoli e annessi uffici periferici"**, l'indagine ha dato i seguenti esiti.

I dati (peraltro non completi) forniti dall'Amministrazione e relativi all'aggiudicazione di 64 interventi nel periodo 1975-1998 evidenziano un ammontare che ha superato i 585,5 mld, dei quali 34,675 mld relativi ai contratti stipulati nell'esercizio 1995 (di cui 27,7 mld per la costruzione dei centri di Prato, Settimo T. e Treviso e 6,9 mld per atti aggiuntivi relativi ai

[19] La particolarità della fattispecie, che innegabilmente ha favorito una sostanziale riserva di mercato nel settore, ha indotto anche l'Amministrazione, a seguito del rifinanziamento della legge 910/86 operato con il d.l. n. 517 del 1996 convertito con la legge n.611 del 1996 e più di recente con la legge n. 472 del 1999, ad abbandonare lo schema contrattuale adottato che costituisce pertanto un istituto destinato, nella maggior parte dei casi, ad esaurirsi con il completamento del programma originario.

centri di Cesena, Vercelli, Verona, Nuoro e Piacenza) nonché altri 48,1 mld nel 1997 (di cui 44,8 mld per nuovi lavori affidati nel corso del 1996 e 3,3 mld per atti aggiuntivi di contratti ancora in corso).

Lo stato di attuazione mostra 8 interventi ancora in corso di esecuzione e un generalizzato ritardo nella ultimazione degli altri (in alcuni casi da una anno a quattro anni) il cui importo definitivo ha fatto registrare un significativo scostamento rispetto a quello originario.

L'ampiezza e la complessità del programma nonché gli scostamenti rispetto alle originarie previsioni hanno consentito di affidare con questa anomala prassi gestionale interventi per un rilevante ammontare (per l'originario programma triennale relativo al triennio 1971-72-73 erano stati stanziati appena 2,775 mld).

Le anomalie dell'istituto - che sostanzialmente si concretavano: nella indefinitezza qualitativa, quantitativa e temporale della convenzione-quadro, nella non congruità delle disposizioni relative alla necessità di un esecutore tecnicamente determinato per giustificare il ricorso alla trattativa privata, nel contrasto infine con le disposizioni in materia di appalti di lavori pubblici che demandano all'Amministrazione aggiudicatrice una serie di attribuzioni (studi di fattibilità, progettazioni, rilievi delle aree, indagini geognostiche, spese e onorari dei collaudatori) già attribuite all'appaltatore - non hanno impedito la stipulazione di ulteriori contratti ai sensi l'art. 9, comma 2, lett. b del d.lgs. n. 406/1991.

Pur avendo infatti la legge-quadro sancito il principio della previa definizione del progetto, il divieto di coincidenza tra progettista ed esecutore (tranne nelle ipotesi di appalto integrato) e un ampio ridimensionamento della trattativa privata (limitata ai casi previsti dall'art.24 comma 1 lett.b nelle ipotesi di importi superiori ai 150.000 ECU), la ultrannuale sospensione di tale legge e l'art. 1, comma 8, del decreto legge n. 101/1995 convertito nella legge n. 216/1995 ha consentito di approvare nel corso del 1995 nuovi contratti per un importo di oltre 27,7 mld; nel corso del 1996 nuovi contratti per oltre 44,8 mld ed infine in data 18 giugno 1998 il contratto per i lavori di costruzione della stazione di controllo autoveicoli di Isernia.

L'entrata in vigore della Merloni-*ter*, che ha definitivamente confermato i rigorosi vincoli posti all'affidamento a trattativa privata, dovrebbe aver posto fine all'interminabile sequenza contrattuale.

Per quanto riguarda la **convenzione quadro stipulata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, in data 3 novembre 1987, con la Società Servizi Tecnici S.p.A.** in attuazione dell'art. 39 comma 2 della legge n. 979 del 1982 avente ad oggetto la realizzazione del programma di potenziamento delle Capitanerie di Porto e degli altri uffici periferici, i risultati dell'indagine sono i seguenti.

Le somme impegnate si riferiscono alla realizzazione dei 38 interventi indicati nella tabella allegata alla deliberazione citata, che solo in piccola parte sono riusciti a coprire le esigenze indicate dall'Amministrazione nell'originario programma quadriennale.

Oltre al notevole ritardo fatto registrare dall'amministrazione nell'avvio del programma di potenziamento delle infrastrutture (per i motivi già esaminati la convezione attuativa del programma è stata stipulata due anni dopo l'approvazione del D.I del 15 giugno 1985), la tabella allegata alla deliberazione citata evidenzia difficoltà incontrate in sede di avvio dei singoli interventi. Tranne i lavori relativi agli uffici periferici di Roma - Fiumicino (aggiudicati nel 1987), tutti gli altri contratti risultano aggiudicati nel periodo 1988-1997 (6 nel 1988, 14 nel 1989; 6 nel 1990, 3 nel 1991, 1 nel 1992, 1nel 1995, 2 nel 1996, 2 nel 1997).

La complessità degli adempimenti previsti nella concessione quadro non ha inoltre contribuito ad accelerare l'avvio concreto degli interventi programmati posto che oltre un terzo dei lavori sono stati consegnati da uno a due anni dopo la stipulazione del disciplinare.

Tali ritardi, assieme alle variazioni apportate alla progettazione esecutiva, hanno contribuito al consistente aumento dei costi come risulta dalla, talora notevole, differenza tra

l'importo originario dei lavori e l'importo definitivo degli interventi collaudati. La quasi totalità degli stessi fa infatti registrare percentuali di aumento oscillanti tra l'8% e il 27% con punte che arrivano al 53%.

Per quanto riguarda i **lavori di ampliamento e ristrutturazione affidati in concessione dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile alle società già concessionarie dell'esercizio delle aerostazioni** di Pisa, Trieste, Bologna, Bergamo, Genova, Rimini, Napoli, Verona, Palermo, Torino, Venezia, Milano, Roma, i risultati dell'indagine sono i seguenti.

L'attività di gestione del sistema aeroportuale italiano si presenta, sulla base della normativa vigente, organizzata in tre tipologie fondamentali: gestione diretta, gestione totale e gestione parziale "a regime" e "precaria"[20].

Nell'ambito di una più generale politica di sviluppo delle strutture aeroportuali, avviata con la legge 28 febbraio 1986, n. 41 (art.10) più volte rifinanziata, il Ministero dei trasporti è stato autorizzato ad eseguire interventi di ammodernamento, ampliamento e ristrutturazione degli aeroporti gestiti in concessione totale o parziale non rientranti nell'attività di ordinaria o straordinaria amministrazione spettanti agli enti e alle società di gestione.

Per la realizzazione delle relative infrastrutture, la modifica del quadro normativo di riferimento non consente più il ricorso all'istituto della concessione di sola costruzione affidata a trattativa privata al soggetto già titolare della gestione di servizi aeroportuali.

Ciò però non ha impedito il fenomeno, già censurato dalla Corte, dell'affidamento di nuovi lavori al precedente concessionario mediante la stipulazione di atti aggiuntivi o integrativi di concessioni già adottate al di fuori delle fattispecie disciplinate dall'art. 4 del d.lgs n. 406 del 1991 e della legge n. 109 del 1994, delle quali si è cercato di ricostruire lo stato di attuazione degli interventi sulla base dei dati (non completi) forniti negli anni passati dalla D.G.A.C. e per l'esercizio 1998 dall'E.N.A.V.

La causa principale del prolungamento di concessioni precedentemente approvate va ricercata, anzitutto, nella prassi dei c.d. finanziamenti "a pioggia" (in particolare Bologna e Milano Malpensa), cioè frazionati nel tempo, i quali non consentono lo svolgersi di alcuna seria programmazione, poiché alterano la normale scansione temporale dello svolgimento ordinato di qualsiasi opera pubblica (nei casi esaminati generalmente il progetto segue il finanziamento in base al quale si dimensiona) e di conseguenza nella carenza e nell'indeterminatezza della progettazione iniziale di cui alle convenzioni originarie le quali, troppo spesso, si sono rivelate dei meri "contenitori" di interventi, del tutto svincolati da qualsiasi specificazione tecnica od

---

[20] Nella gestione diretta gli aeroporti nazionali vengono gestiti direttamente dallo Stato che vi provvede tramite la concessione a terzi, a trattativa privata, di locali ed aree demaniali o mediante lo svolgimento di apposite gare per l'affidamento di sevizi attivi e passivi. In questa situazione, lo Stato percepisce gli introiti e sostiene gli oneri di gestione, di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture aeroportuali (art. 38, 694, 695, 696 Codice della navigazione). Nella gestione totale i complessi aeroportuali sono affidati, in forza di specifici provvedimenti legislativi, a società di capitali a maggioranza pubblica che provvedono a gestire l'intero aeroporto comprese le infrastrutture di volo. In questo caso, gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, piste e loro pertinenze sono a carico dell'ente gestore il quale, però, fa propri tutti i diritti aeroportuali (tassa d'imbarco passeggeri, diritti di approdo, di partenza e di sosta, tasse erariali sulle merci ecc.) e gli altri introiti comunque ricavabili dalla gestione aeroportuale (sub-concessione di beni e servizi vari ecc.). Nella gestione parziale le infrastrutture di volo sono di competenza statale, mentre le aerostazioni e le pertinenze sono affidate ad una società o consorzio in cui è prevalente la partecipazione pubblica, mediante un provvedimento amministrativo (concessione) adottato ai sensi degli art. 694 e seguenti del codice della navigazione. Si distingue tra gestioni "a regime" e gestioni "precarie". Nelle prime, regolamentate da una convenzione, la società concessionaria è tenuta a versare un canone demaniale allo Stato e percepisce i diritti aeroportuali relativi all'imbarco e sbarco di passeggeri e merce; nelle seconde, previste dall'art. 38 del codice della navigazione, non essendo stato perfezionato il rapporto concessorio, non risulta fissato alcun canone demaniale a carico della società concessionaria che, gestendo solo parte dell'aerostazione passeggeri, non percepisce i diritti aeroportuali ma solo proventi da attività commerciali. In ogni caso i concessionari provvedono esclusivamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili ad essi assegnati e del suolo ad essi concesso.

economica basata sullo stato effettivo dei luoghi e dei lavori da svolgere (in particolare Pisa, Trieste-Ronchi dei Legionari, Roma Fiumicino).

Ciò ha determinato inoltre difficoltà nel rispettare i tempi previsti (in particolare Pisa, Roma, Bologna, Torino, Milano, Venezia) ed i costi preventivati delle opere (in particolare Pisa, Trieste, Roma, Bergamo, Verona, Milano) e quindi il susseguirsi di una lunga serie di atti aggiuntivi alle convenzioni principali che, oltre a comportare il dilatarsi dei costi (generalmente a carico dello Stato) hanno previsto, in quasi tutte le concessioni, la proroga dei termini inizialmente indicati, in alcuni casi ad oggi di nuovo scaduti (Genova, Napoli, Milano, Roma).

L'analisi dei dati raccolti evidenzia ancora la ridotta partecipazione del concessionario agli oneri derivanti dalla realizzazione delle opere di ampliamento e manutenzione non solo negli aeroporti in gestione parziale ma anche negli aeroporti in gestione totale nei quali le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, piste e loro pertinenze dovrebbero essere poste a carico dell'ente gestore.

A ciò occorre aggiungere, da un lato, il susseguirsi di normative che hanno autorizzato il concessionario a reperire i fondi necessari al completamento degli interventi mediante la accensione di mutui con oneri per capitale ed interessi a totale carico dello Stato (Venezia) e, dall'altro, le difficoltà finanziarie degli stessi concessionari (Pisa, Rimini) che - al fine di evitare la concentrazione dei fondi a disposizione solo su alcune opere - hanno reso necessario il ricorso ad ulteriori finanziamenti statali.

Un così limitato ricorso all'autofinanziamento non sembra giustificare l'utilizzo dell'istituto della concessione il cui scopo principale, anche alla luce della precedente normativa, andava ravvisato nel promuovere la partecipazione del capitale privato.

Malgrado gli oggettivi problemi derivanti dal passaggio della gestione degli uffici della ex Direzione Generale Aviazione Civile al nuovo Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (il cui statuto - pur essendo l'ente stato istituito con decreto legislativo n. 250/1997 - è stato approvato con decreto del Ministero dei trasporti 3 giugno 1999) non può non segnalasi l'esigenza di un ulteriore sforzo di coordinamento al fine di consentire la completa attuazione dei compiti assegnati al nuovo Ente tra i quali spiccano proprio le attività di coordinamento, controllo, ispezione e attività sanzionatoria in materia di progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti e la valutazione dei programmi d'intervento e dei piani di investimento aeroportuale.

Anche nel settore aeroportuale può conclusivamente affermarsi che la progressiva estensione e stabilizzazione del ricorso a provvedimenti concessori - giustificati all'origine da un'obiettiva carenza strutturale dell'amministrazione ma ora non più ammessi dall'ordinamento - rischia di non stimolare sufficientemente il ricorso a strumenti contrattuali maggiormente rispettosi del principio di concorsualità ed efficacia nonché la ricerca di moduli operativi più rispondenti ai compiti da svolgere.

Sarebbe auspicabile, pertanto, un riappropriamento delle funzioni tecniche da parte dell'Amministrazione - particolarmente nella fase programmatoria e progettuale delle opere (attraverso tecniche di *project management*), nel monitoraggio costante dello stato di attuazione degli interventi e nella verifica dei risultati - e soprattutto, il puntuale rispetto della scansione temporale programmazione-finanziamento, necessaria al fine di predisporre una idonea e completa progettazione.

12.3 Deliberazione n. 7/01/G, concernente i canoni delle concessioni aeroportuali e proventi del traffico aereo.

Con deliberazione n. 7/01/G, la Corte, nella competente sede del controllo, ha svolto un'indagine sui canoni delle concessioni aeroportuali e proventi del traffico aereo.

Dall'indagine è emerso, in primo luogo, che i dati complessivi relativi alle entrate *dei diritti e tasse aeroportuali* forniti dall'Amministrazione e riferite ai capitoli 2162, art.1 e art. 2 e capitolo 2166 risultano inferiori ai dati registrati dall'Ufficio Centrale di bilancio.

Le motivazioni della suddetta difformità sono riconducibili innanzitutto a quanto più volte rilevato dalla Corte dei conti in sede di approvazione annuale del rendiconto del bilancio dello Stato, in particolare sulla problematica relativa alla registrazione dei residui attivi, corrispondenti a somme accertate e non versate nell'esercizio corrispondente.

Per quanto riguarda la voce di bilancio dell'entrata relativa ai *canoni demaniali* aeroportuali (capitolo 2618 sostituito dal capitolo 3563, art. 5), l'Amministrazione ha fatto presente che sullo stesso capitolo confluiscono anche altre entrate quali gli introiti derivanti dagli alloggi di servizio ed altre.

Al riguardo si osserva che le Società, in regime di gestione parziale e parziale precaria, che hanno ottenuto l'autorizzazione temporanea all'occupazione e all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime dell'aeroporto, in applicazione dell'art. 17 della legge n. 135/1997, versano allo Stato una cauzione mensile pari al 10% degli introiti derivanti dai diritti e tasse aeroportuali; detta cauzione ha natura provvisoria giacché è posta a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni, disposte dalla normativa, derivanti dalla predetta autorizzazione, e solo con la stipula della convenzione di concessione per la gestione totale dell'aeroporto può essere regolamentata la corresponsione del canone demaniale.

Per quanto concerne i dati relativi all'esercizio finanziario 1999, l'Amministrazione ha fornito solo le somme imputate al capitolo di bilancio 3563 (canoni aeroportuali), mentre non ha comunicato i dati relativi alle entrate dei diritti e tasse aeroportuali in quanto gli stessi vengono introitati dalle Società che gestiscono l'intero sedime aeroportuale o per convenzione, in base a leggi speciali, o per autorizzazione rilasciata ai sensi del già citato art.17 della legge n. 135/1997; pertanto gli introiti dello Stato derivano solo dagli aeroporti soggetti al regime di gestione diretta ed è l'E.N.A.C. competente alla verifica della riscossione e del versamento di dette entrate.

Peraltro, i capitoli delle entrate interessati dalla presente indagine, sono riportati alcuni "per memoria" altri senza alcun importo; pertanto non è stato possibile fare un raffronto tra entrate di previsione e rendiconto delle entrate.

L'esposizione dei capitoli "per memoria" costituisce, una prassi che è stata più volte criticata dalla Corte dei conti, in quanto essi rappresentano la scarsa capacità di previsione dei vari capitoli di entrata che dovrebbe, invece, essere certa nei livelli di gettito per poter effettuare un'attendibile previsione della spesa.

Si richiama in proposito il R.D. 23 maggio 1924, n.827, "Regolamento per l'Amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato", che all'art. 219, comma 2, dispone che "....tutte le entrate debbono essere inscritte nel bilancio di previsione."

Inoltre, con tale modalità di rappresentazione dell'entrata, si disattende anche la funzione di previsione del bilancio, consistente nell'assegnazione di obiettivi realisticamente perseguibili (e prevedibili) ai quali raffrontare i risultati conseguiti.

Per un *raffronto teorico tra entrate e spese per finanziamenti*, è risultato che, nell'esercizio finanziario 1997, l'ammontare delle entrate costituisce circa l'86% delle spese complessivamente impegnate per il finanziamento dei lavori aeroportuali, di cui circa il 2% è stato effettivamente pagato; mentre nell'esercizio finanziario 1998 l'ammontare delle entrate costituisce circa il 19% del totale impegnato per i lavori aeroportuali ed è stato effettivamente pagato circa il 187% dell'ammontare delle entrate.

Bisogna sempre tener conto, che negli esercizi finanziari 1997 e 1998, era in corso il procedimento per la definizione dei canoni demaniali aeroportuali, anche per gli anni pregressi, e che sono stati introitati dallo Stato nell'esercizio finanziario 1999. Infatti il rendiconto delle entrate riferito all'esercizio 1999 registra, quale entrata dei canoni aeroportuali, un importo

complessivo accertato di lire 220.784.823.999 e un importo complessivo riscosso di lire 219.275.724.573.

L'indagine ha anche evidenziato il *ritardo di attuazione delle riforme delle gestioni aeroportuali* e cioè relativo al settore delineato dal legislatore sin dal 1993, con la menzionata legge n. 537/1993.

Dopo sette anni, infatti, al momento della chiusura della presente istruttoria, risultano largamente inattuati i seguenti obiettivi, posti dall'art. 10, comma 10, della ripetuta legge n. 537/1993, come modificata dalla legge 23 dicembre 1996 n. 662 (art. 2, comma 189):

a) progressivo allineamento della misura dei diritti ai livelli europei;
b) differenziazione tra gli scali aeroportuali in funzione delle dimensioni di traffico di ciascun aerodromo;
c) applicazione, per ciascuno scalo, di livelli tariffari differenziati in relazione all'intensità del traffico nei diversi periodi della giornata;
d) correlazione con il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti;
e) correlazione con le esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali;
f) conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale.

Inoltre, l'art. 10, comma 11, della legge n. 537/1993 stabilisce che i maggiori introiti, per effetto di quanto previsto ai precedenti punti, sono destinati al finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali[21].

---

[21] Successivamente alla chiusura della istruttoria, le tematiche di cui ai punti a) e b) hanno iniziato a divenire operative con l'emanazione di due decreti interministeriali Trasporti-Finanze n. 120T del 4 agosto 2000 (registrato dall'ufficio di controllo il 25 settembre 2000) e n. 140T del 14 novembre 2000 (registrato dall'Ufficio di controllo il 16 gennaio 2001). Il primo provvedimento è stato determinato da una procedura d'infrazione della Commissione europea che ha ritenuto che la Repubblica italiana, con la disposizione contenuta nel precedente decreto ministeriale del 13 agosto 1998, laddove prevede una differenziazione tra il diritto d'imbarco passeggeri applicabile ai voli nazionali (£. 7.000) e quello applicabile ai voli tra l'Italia e gli altri Stati membri (£.15.500), è venuta meno agli obblighi del Trattato di Roma (art. 59) e del Regolamento CEE 2408/92 (art. 3.1). Di conseguenza, con il decreto in argomento si è ritenuto di doversi urgentemente conformare al predetto parere della Commissione europea determinando, in via transitoria, il livello unificato, per ciascun aeroporto, dei diritti di imbarco passeggeri per voli nazionali ed intracomunitari. In tal modo, i diritti di imbarco unificati per passeggeri con destinazioni nazionali e comunitarie hanno avuto un incremento che, progressivamente, tenderà ad allinearsi ai livelli europei. Con il secondo decreto interministeriale, si è iniziato a dare corso alla deliberazione CIPE (n. 86/2000) del 4 agosto 2000 con cui è stato espresso parere favorevole allo "Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro delle finanze, con il quale sono state, fra l'altro, individuate le modalità tecniche di concreta attuazione degli obiettivi fissati dal predetto art. 10, comma 10, della ripetuta legge n. 537/93 e successive modificazioni. Anche tale decreto è stato emanato in seguito ad una procedura d'infrazione della Commissione europea del 13 giugno 2000, la quale ha rilevato che la Repubblica italiana (con il precedente decreto 13 agosto 1998 emanato in materia) ha applicato "un sistema di diritti di approdo" discriminatorio a favore delle compagnie aeree nazionali ed ha pertanto invitato lo Stato italiano ad eliminare tale differenziazione. Il provvedimento ha fissato, a titolo di progressivo allineamento ai livelli medi europei, i seguenti incrementi:

a) quindici per cento per i diritti di approdo e partenza per i voli con origine e destinazione esterne all'Unione europea;
b) quindici per cento per i diritti, equiparati, di approdo e partenza per i voli con origine e destinazione interne al territorio nazionale o all'Unione europea;
c) dieci per cento per i diritti di sosta e ricovero;
d) tre per cento per i diritti di imbarco passeggeri.

Entrambi i decreti, di carattere provvisorio, emanati soprattutto in funzione della chiusura delle procedure d'infrazione intraprese dalla Commissione europea, si propongono l'obiettivo tendenziale del progressivo allineamento delle tariffe ai livelli medi europei, nell'ottica dell'implementazione dello sviluppo aeroportuale nazionale.

Tutti gli obiettivi posti dalla legge (e incrementato con il conseguimento della tutela ambientale) sono ancora in fase di gestazione e racchiusi nello "Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", redatto dal Ministero dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministero delle finanze. Tale schema è stato sottoposto al CIPE[22] che, con deliberazione n. 86/2000 del 4 agosto 2000, ha espresso il proprio parere favorevole in merito, indicando apposite raccomandazioni al Ministro dei trasporti, Ministro delle finanze ed E.N.A.C.

Perciò è più che mai attuale la problematica, già accennata, circa la differenziazione delle tariffe per ciascun aerodromo in quanto, secondo la novella normativa, la gestione di tutto il sedime aeroportuale deve essere affidata a Società di capitale, anche a maggioranza privato, con l'obbligo di investimenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria e lo sviluppo della struttura aeroportuale, escludendo le sovvenzioni statali.

In questa situazione, per i piccoli aeroporti i ricavi commerciali risultano di modesta entità e quindi l'economicità della gestione è maggiormente legata ai ricavi relativi al traffico aereo.

Inoltre il livello di traffico gioca un ruolo determinante anche per la struttura dei costi in quanto, per i grandi aeroporti, il costo riferito alla voce personale presenta un peso minore rispetto agli aeroporti minori, mentre ha un peso maggiore per quanto riguarda la voce "costi capitale".

Un'ulteriore fonte di ritardo nell'attuazione delle prescrizioni normative è costituita dalla mancata emanazione del contratto di programma previsto dall'art. 7 del regolamento n. 521/1997 al quale è subordinato l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali.[23]

Appare evidente come tutta la materia della regolamentazione dei diritti e delle tariffe aeroportuali sia ancora nella fase di gestazione e occorreranno tempi non brevi per l'applicazione pratica dei principi e per portare a regime il complesso disegno legislativo, se si

---

[22] In pratica, secondo le articolate raccomandazioni e inviti del CIPE come sopra evidenziati, sono soggetti a regolamentazione:

a) i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero (L.662/96, art. 2, c.189)

b) le tasse di imbarco passeggeri (L.662/96, art. 2, c.189)

c) le tasse di imbarco e sbarco merci(L.117/74)

d) i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza (D.M. 85/99, art. 2, c.1)

e) i corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo (d.lgs. 18/99)

f) i corrispettivi per l'attività di handling, quando questa sia svolta – di diritto o di fatto – da un unico prestatore (d.lgs. 18/99).

Lo schema di regolazione dei proventi aeroportuali, presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, ha per oggetto i servizi offerti in esclusiva – di diritto ovvero anche di fatto – dai gestori aeroportuali o, comunque, da soggetti operanti negli aeroporti. Esso si propone di dare attuazione alla complessa normativa vigente, riconducendola a un quadro di unitarietà, sulla base dei seguenti principi:

a) corrispondenza dei proventi ai servizi resi;

b) ancoraggio dei proventi a fattori quantificabili e verificabili;

c) livelli dei proventi adeguati ai costi, a una normale remunerazione del capitale investito, a programmi di investimento adeguati alle prospettive di espansione del traffico;

d) promozione dell'efficienza e della qualità dei servizi, anche con riguardo ai migliori *benchmark* europei per tipologie aeroportuali similari;

e) definizione pluriennale dei "fondamentali" della dinamica dei proventi, finalizzata a realizzare gli obiettivi menzionati per i servizi aeroportuali regolamentati e a permettere a tutti gli operatori la necessaria programmazione dei costi e dei ricavi.

[23] Il contratto di programma, sottoposto al controllo preventivo di legittimità, è stato restituito all'amministrazione non registrato con foglio di rilievo formale n. 70/IIGAB del 22 novembre 2000, in quanto, pur nella complessità della riforma da attuare, è stato ritenuto dal competente Ufficio di controllo, carente dei contenuti e degli obiettivi specifici da realizzare nell'arco temporale (triennio) preso a riferimento dalla normativa (art. 2, comma 2, lettera c del decreto legislativo 250/97). Spetterà, quindi, all'Amministrazione dei trasporti vigilante adottare le misure più opportune per colmare tali carenze.

dovranno seguire le anzidette "raccomandazioni" poste dal CIPE che consiglia di trasformare le tasse d'imbarco passeggeri e di imbarco e sbarco merci in veri e propri "diritti", in modo da poterle assoggettare in modo più agevole alla metodologia proposta, giacché in tal caso occorrerà ancora operare con uno strumento legislativo, con il probabile ulteriore allungamento dei tempi di realizzazione. E' certo fin da ora che l'adeguamento sarà più elevato per i diritti di approdo e partenza i quali attualmente sono più bassi rispetto alla media europea nell'ordine del trenta, quaranta per cento, mentre i diritti di imbarco dovranno lievitare in misura inferiore (intorno al venti, trenta per cento).

In conclusione, il legislatore nella consapevolezza derivante dalle insufficienze e lentezze burocratiche dell'Amministrazione dello Stato, ha inteso affidare il compito di rendere più funzionali i sistemi aeroportuali ad un ente creato ad hoc, l'E.N.A.C., che ha assunto operativamente dal novembre 1998 tutte le competenze gestionali previste dalla legge. Ciò al fine di colmare, in tempi rapidi, i ritardi segnalati sulla complessa riforma voluta dal legislatore e, tuttavia, delineata astrattamente a livello di principi e criteri di massima, per adeguare l'assetto degli aeroporti nazionali agli standard europei. Ciò in quanto le prospettive di espansione del mercato risultano ancora promettenti, ma richiedono, per essere conseguite pienamente, l'attuazione delle indicate misure dirette a promuovere la crescita della capacità dell'offerta, dell'efficienza e della qualità dei servizi.

12.4 Deliberazione concernente l'indagine sull'acquisizione dei proventi del demanio marittimo,nonché sui profili organizzativi, procedimentali e di redditività – Esercizi finanziari 1995-1996-1997.

Con deliberazione n. 12/01/G, concernente l'indagine sull'acquisizione dei proventi del demanio marittimo, nonché sui profili organizzativi, procedimentali e di redditività – Esercizi finanziari 1995-1996-1997, è stato evidenziato il perdurare di anomalie sul versante dell'entrata con riferimento: (a) alla tempestività dell'acquisizione dei proventi, derivanti, a vario titolo, dall'utilizzazione dei beni demaniali; (b) alla ripetitività "storica" delle previsioni di entrata, nonostante l'incremento degli accertamenti; (c) al divario negativo tra accertamento e riscossioni nonché tra riscossioni e versamenti, con conseguente formazione di residui attivi; (d) al mancato coordinamento tra le amministrazioni competenti (Finanze e Trasporti); (e) al mancato perseguimento dei concessionari morosi; (f) all'inerzia dell'amministrazione nell'intraprendere adeguate misure correttive; (g) all'inadeguato adempimento delle strutture ministeriali alla nuova organizzazione contabile per Centri di Responsabilità prevista dalla riforma del bilancio dello Stato.

ALLEGATI

Elaborazioni per funzioni-obiettivo e categorie economiche

Formazione e utilizzo della massa impegnabile
Formazione e utilizzo della massa spendibile

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
1 SERVIZI GENERALI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI											
2 AIUTI ECONOMICI INTERNAZIONALI											
1 AIUTI ECONOMICI AI PAESI IN VIA DI SVILUPPO ED IN TRANSIZIONE											
2 Aiuti all'Albania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
3 SERVIZI GENERALI											
3 ALTRI SERVIZI GENERALI											
4 Gestione, regolamentazione e vigilanza del demanio marittimo	13	96.851	96.864	87.620	87.620	13	87.633	9.231	0	0	0
7 Gestione dei servizi e degli approvvigionamenti per le amministrazioni centrali dello Stato	22	2.047	2.069	1.983	1.976	22	1.998	64	7	0	7

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***35***	***98.898***	***98.933***	***89.603***	***89.596***	***35***	***89.631***	***9.295***	***7***	***0***	***7***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***35***	***98.898***	***98.933***	***89.603***	***89.596***	***35***	***89.631***	***9.295***	***7***	***0***	***7***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***35***	***98.898***	***98.933***	***89.603***	***89.596***	***35***	***89.631***	***9.295***	***7***	***0***	***7***
2 DIFESA											
1 DIFESA MILITARE											
1 DIFESA MILITARE											
1 Predisposizione dello strumento militare	0	7.662	7.662	6.806	6.806	0	6.807	856	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***7.662***	***7.662***	***6.806***	***6.806***	***0***	***6.807***	***856***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***7.662***	***7.662***	***6.806***	***6.806***	***0***	***6.807***	***856***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 DIFESA CIVILE											
1 DIFESA CIVILE											
5 Interventi di emergenza e soccorso per calamit{	0	7.379	7.379	6.737	6.737	0	6.738	642	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***7.379***	***7.379***	***6.737***	***6.737***	***0***	***6.738***	***642***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***7.379***	***7.379***	***6.737***	***6.737***	***0***	***6.738***	***642***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***0***	***15.041***	***15.042***	***13.544***	***13.544***	***0***	***13.544***	***1.498***	***0***	***0***	***0***
3 ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA											
1 SERVIZI DI POLIZIA											
1 SERVIZI DI POLIZIA											
1 Attivit{ di controllo del territorio	173	96.949	97.122	72.396	71.766	173	71.940	24.553	629	0	629
4 Vigilanza e soccorso in mare	368	159.475	159.843	117.680	114.635	368	115.003	41.795	3.045	0	3.045

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
5 Controllo dell'immigrazione clandestina	77	36.549	36.626	29.520	29.211	77	29.287	7.029	310	0	310
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***618***	***292.973***	***293.591***	***219.596***	***215.612***	***618***	***216.230***	***73.377***	***3.984***	***0***	***3.984***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***618***	***292.973***	***293.591***	***219.596***	***215.612***	***618***	***216.230***	***73.377***	***3.984***	***0***	***3.984***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***618***	***292.973***	***293.591***	***219.596***	***215.612***	***618***	***216.230***	***73.377***	***3.984***	***0***	***3.984***
4 AFFARI ECONOMICI											
1 AFFARI GENERALI ECONOMICI, COMMERCIALI E DEL LAVORO											
2 AFFARI GENERALI DEL LAVORO											
2 Collocamento e misure per promuovere l'occupazione	0	50.310	50.310	45.342	45.342	0	45.342	4.969	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***50.310***	***50.310***	***45.342***	***45.342***	***0***	***45.342***	***4.969***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***50.310***	***50.310***	***45.342***	***45.342***	***0***	***45.342***	***4.969***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 AGRICOLTURA, SILVICOLTURA, PESCA E CACCIA											
3 PESCA E CACCIA											
1 Programmazione, regolamentazione e vigilanza nei settori della pesca e della caccia	190	114.325	114.515	82.328	81.101	190	81.292	31.997	1.226	0	1.226
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***190***	***114.325***	***114.515***	***82.328***	***81.101***	***190***	***81.292***	***31.997***	***1.226***	***0***	***1.226***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***190***	***114.325***	***114.515***	***82.328***	***81.101***	***190***	***81.292***	***31.997***	***1.226***	***0***	***1.226***
4 ATTIVITA' ESTRATTIVE, MANIFATTURIERE ED EDILIZIE											
2 ATTIVITA' MANIFATTURIERE											
5 Vigilanza e sostegno alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	0	1.198.618	1.198.618	966.086	966.086	0	966.086	232.532	0	0	0
6 Credito navale alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	1.421	619.494	620.915	479.467	479.467	-20.862	458.605	140.027	0	22.283	22.283
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***1.421***	***1.818.112***	***1.819.533***	***1.445.553***	***1.445.553***	***-20.862***	***1.424.691***	***372.559***	***0***	***22.283***	***22.283***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***1.421***	***1.818.112***	***1.819.533***	***1.445.553***	***1.445.553***	***-20.862***	***1.424.691***	***372.559***	***0***	***22.283***	***22.283***
5 TRASPORTI											
1 TRASPORTI SU GOMMA											
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su gomma	25.988	141.141	167.129	123.495	117.117	25.609	142.726	17.646	6.378	379	6.757
2 Regolamentazione, vigilanza e sostegno nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi	5.039	495.439	500.478	492.259	492.259	5.039	497.298	3.180	0	0	0
3 Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate	0	133.173	133.173	132.928	132.928	0	132.928	245	0	0	0
4 Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale	1.000	1.172.188	1.173.188	1.141.503	1.141.503	1.000	1.142.503	30.685	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
6 Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneit{ conducent	6.382	385.353	391.735	324.381	321.889	6.380	328.269	60.972	2.492	2	2.494
10 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali	0	24.000	24.000	24.000	11.000	-400	10.600	0	13.000	400	13.400
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***38.409***	***2.351.294***	***2.389.703***	***2.238.567***	***2.216.697***	***37.628***	***2.254.325***	***112.727***	***21.870***	***781***	***22.651***
2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA											
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nel trasporto per vie d'acqua	109.332	40.136	149.468	31.823	29.543	102.137	131.680	8.313	2.280	7.194	9.475
2 Interventi finanziari e contributi a societ{, enti ed organismi portuali compresi quelli per la navigazione interna	0	19.417	19.417	19.264	19.264	0	19.264	153	0	0	0
3 Vigilanza e contributi a societ{ di servizi marittimi e di navigazione	0	391.770	391.770	239.099	239.099	0	239.099	152.671	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
4 Sicurezza della navigazione compresi gli accertamenti tecnici; rilasci di autorizzazioni alla navigazione	1.293	141.002	142.295	127.924	127.839	482	128.321	13.078	85	811	896
5 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	23.068	140.914	163.982	133.496	133.496	16.549	150.044	7.419	0	6.519	6.519
6 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	23.708	56.082	79.790	56.082	43.733	23.708	67.441	0	12.349	0	12.349
8 Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	89.845	134.003	223.847	66.163	56.163	84.840	141.003	67.840	10.000	5.005	15.005
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***247.245***	***923.325***	***1.170.570***	***673.850***	***649.136***	***227.716***	***876.852***	***249.474***	***24.714***	***19.530***	***44.244***
3 TRASPORTI SU ROTAIA											
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su rotaia	1.600	21.815	23.415	18.521	17.989	1.600	19.589	3.294	532	0	532

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione	6.503	2.515.673	2.522.176	2.188.378	2.073.778	-4.350	2.069.428	327.295	114.600	10.853	125.453
3 Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione nelle aree depresse	60.433	146.465	206.899	146.319	119.202	47.385	166.587	146	27.117	13.049	40.166
4 Contributi per i disavanzi di gestione delle aziende di trasporto pubblico locale	0	331.188	331.188	311.042	311.042	0	311.042	20.146	0	0	0
5 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	73.953	887.955	961.907	211.789	191.212	0	191.212	676.166	20.577	73.953	94.530
6 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa nelle aree depresse	141.206	153.704	294.910	153.594	116.353	141.206	257.559	110	37.241	0	37.241
7 Sicurezza del trasporto su rotaia	0	9.813	9.813	8.524	8.524	0	8.524	1.288	0	0	0
8 Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.	901.940	661.024	1.562.964	660.249	2.169	16.670	18.839	776	658.080	885.269	1.543.349

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
9 Spese derivanti dalla partecipazione ad organismi internazionali operanti nel settore dei trasporti su rotaia	0	1.262	1.262	1.006	1.006	0	1.006	256	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***1.185.634***	***4.728.900***	***5.914.534***	***3.699.422***	***2.841.274***	***202.510***	***3.043.785***	***1.029.478***	***858.148***	***983.124***	***1.841.271***
4 TRASPORTI AEREI											
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti aerei	3.836	44.744	48.580	39.105	37.838	3.836	41.674	5.639	1.266	0	1.266
2 Funzionamento degli aeroporti - Trasferimenti all'ENAC	0	30.666	30.666	29.093	29.093	0	29.093	1.573	0	0	0
3 Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali - Trasferimenti all'ENAC	0	41.382	41.382	40.065	40.065	0	40.065	1.317	0	0	0
4 Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC	0	33.267	33.267	31.950	31.950	0	31.950	1.317	0	0	0
5 Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti - Trasferimenti all'ENAC	339	88.955	89.295	87.639	87.639	339	87.978	1.317	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
6 Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC	198	55.608	55.806	54.291	54.291	198	54.489	1.317	0	0	0
7 Interventi finanziari a favore di enti operanti nel settore del trasporto aereo	0	9.817	9.817	8.500	8.500	0	8.500	1.317	0	0	0
8 Sicurezza del volo	0	3.493	3.493	2.976	2.976	0	2.976	517	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***4.373***	***307.932***	***312.306***	***293.620***	***292.354***	***4.373***	***296.727***	***14.312***	***1.266***	***0***	***1.266***
5 CONDUTTURE E ALTRI SISTEMI DI TRASPORTO											
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo per condotte e altri sistemi di trasporto	512	13.495	14.006	11.811	11.640	512	12.152	1.684	170	0	170
2 Interventi finanziari e contributi per il trasporto su funivia	0	112.491	112.491	112.405	112.405	0	112.405	86	0	0	0
3 Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale	0	102.097	102.097	48.460	48.460	0	48.460	53.637	0	0	0

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
4 Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale nelle aree depresse	52.613	38.047	90.660	38.010	260	0	260	37	37.750	52.613	90.363
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***53.124***	***266.130***	***319.254***	***210.687***	***172.766***	***512***	***173.278***	***55.443***	***37.920***	***52.613***	***90.533***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***1.528.785***	***8.577.581***	***10.106.366***	***7.116.147***	***6.172.227***	***472.739***	***6.644.966***	***1.461.434***	***943.919***	***1.056.046***	***1.999.965***
6 COMUNICAZIONI											
1 COMUNICAZIONI											
1 Programmazione, indirizzo e normativa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
8 RICERCA E SVILUPPO PER AFFARI ECONOMICI											
5 RICERCA E SVILUPPO PER TRASPORTI											
1 Studi e ricerche nel settore dei trasporti	6.500	56.352	62.852	34.943	34.942	6.500	41.442	21.409	1	0	1
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***6.500***	***56.352***	***62.852***	***34.943***	***34.942***	***6.500***	***41.442***	***21.409***	***1***	***0***	***1***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***6.500***	***56.352***	***62.852***	***34.943***	***34.942***	***6.500***	***41.442***	***21.409***	***1***	***0***	***1***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***1.536.897***	***10.616.680***	***12.153.576***	***8.724.312***	***7.779.165***	***458.568***	***8.237.733***	***1.892.368***	***945.147***	***1.078.329***	***2.023.476***
5 TUTELA DELL'AMBIENTE											
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
6 Controllo delle risorse marine dei porti e delle coste	69	35.158	35.227	24.512	23.902	69	23.971	10.647	610	0	610
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***69***	***35.158***	***35.227***	***24.512***	***23.902***	***69***	***23.971***	***10.647***	***610***	***0***	***610***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***69***	***35.158***	***35.227***	***24.512***	***23.902***	***69***	***23.971***	***10.647***	***610***	***0***	***610***
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI											
1 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI											
5 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine	33	16.789	16.822	14.036	13.880	33	13.913	2.753	156	0	156
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	7	8.013	8.020	7.247	7.246	7	7.253	765	2	0	2
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***40***	***24.802***	***24.842***	***21.283***	***21.126***	***40***	***21.166***	***3.519***	***157***	***0***	***157***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***40***	***24.802***	***24.842***	***21.283***	***21.126***	***40***	***21.166***	***3.519***	***157***	***0***	***157***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***109***	***59.960***	***60.069***	***45.795***	***45.028***	***109***	***45.136***	***14.165***	***767***	***0***	***767***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
7 SANITA'											
4 SERVIZI DI SALUTE PUBBLICA											
1 SERVIZI SALUTE PUBBLICA											
5 Prestazioni di servizi di prevenzione e di assistenza sanitaria diretta	0	1.140	1.140	1.140	1.140	0	1.140	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***
8 ATTIVITA' RICREATIVE, CULTURALI E RELIGIOSE											
2 SERVIZI CULTURALI											
1 SERVIZI CULTURALI											
2 Tutela e conservazione dei beni archeologici	24	15.579	15.603	13.370	13.216	24	13.240	2.209	154	0	154
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***24***	***15.579***	***15.603***	***13.370***	***13.216***	***24***	***13.240***	***2.209***	***154***	***0***	***154***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*24*	*15.579*	*15.603*	*13.370*	*13.216*	*24*	*13.240*	*2.209*	*154*	*0*	*154*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	*24*	*15.579*	*15.603*	*13.370*	*13.216*	*24*	*13.240*	*2.209*	*154*	*0*	*154*
10 PROTEZIONE SOCIALE											
2 VECCHIAIA											
1 VECCHIAIA											
1 Trasferimenti alle gestioni previdenziali	0	2.050	2.050	2.050	2.050	0	2.050	0	0	0	0
6 Contributi e rimborsi alle gestioni previdenziali dei portuali	0	98.511	98.511	59.667	59.667	0	59.667	38.844	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*0*	*100.561*	*100.561*	*61.717*	*61.717*	*0*	*61.717*	*38.844*	*0*	*0*	*0*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*0*	*100.561*	*100.561*	*61.717*	*61.717*	*0*	*61.717*	*38.844*	*0*	*0*	*0*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(1) **Residui iniziali di stanziamento** (*)	(2) **Stanziamenti definitivi di competenza** (*)	(3) **Massa impegnabile** (1+2)	(4) **Impegni lordi (da consuntivo) (b)** (*)	(5) **Impegni effettivi in conto competenza** (4-9)	(6) **Impegni effettivi in conto residui** (1-10)	(7) **Impegni effettivi totali** (5+6)	(8) **Economie o maggiori spese di competenza** (2-(5+9))	(9) **Residui finali di stanziamento in conto competenza** (*) (2-(5+8))	(10) **Residui finali di stanziamento in conto residui** (*) (1-6)	(11) **Residui finali di stanziamento** (*) (9+10)
5 DISOCCUPAZIONE											
1 DISOCCUPAZIONE											
1 Sussidi di disoccupazione per pensionamenti anticipati o per cassa integrazione guadagni	0	26.815	26.815	24.814	24.814	0	24.814	2.000	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***26.815***	***26.815***	***24.814***	***24.814***	***0***	***24.814***	***2.000***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***26.815***	***26.815***	***24.814***	***24.814***	***0***	***24.814***	***2.000***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***0***	***127.376***	***127.376***	***86.531***	***86.531***	***0***	***86.531***	***40.844***	***0***	***0***	***0***
TOTALE AMMINISTRAZIONE	***1.537.682***	***11.227.647***	***12.765.329***	***9.193.891***	***8.243.832***	***459.353***	***8.703.185***	***2.033.756***	***950.059***	***1.078.329***	***2.028.388***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
1 SERVIZI GENERALI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI												
2 AIUTI ECONOMICI INTERNAZIONALI												
1 AIUTI ECONOMICI AI PAESI IN VIA DI SVILUPPO ED IN TRANSIZIONE												
2 Aiuti all'Albania	3.072	3.072	3.072	3.072	0	1.946	1.946	1.127	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***3.072***	***3.072***	***3.072***	***3.072***	***0***	***1.946***	***1.946***	***1.127***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***3.072***	***3.072***	***3.072***	***3.072***	***0***	***1.946***	***1.946***	***1.127***	***0***	***0***	***0***	***0***
3 SERVIZI GENERALI												
3 ALTRI SERVIZI GENERALI												
4 Gestione, regolamentazione e vigilanza del demanio marittimo	6.196	6.208	103.059	99.540	82.161	5.338	87.498	8.956	5.460	1.146	6.605	6.605
7 Gestione dei servizi e degli approvvigionamenti per le amministrazioni centrali dello Stato	1.591	1.614	3.660	3.272	747	1.532	2.279	65	1.229	81	1.310	1.317

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	7.787	*7.822*	*106.720*	*102.812*	*82.907*	*6.869*	*89.777*	*9.020*	*6.688*	*1.227*	*7.915*	*7.923*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	7.787	*7.822*	*106.720*	*102.812*	*82.907*	*6.869*	*89.777*	*9.020*	*6.688*	*1.227*	*7.915*	*7.923*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	10.860	*10.895*	*109.792*	*105.884*	*82.907*	*8.815*	*91.722*	*10.147*	*6.688*	*1.227*	*7.915*	*7.923*
2 DIFESA												
1 DIFESA MILITARE												
1 DIFESA MILITARE												
1 Predisposizione dello strumento militare												
	671	671	8.333	7.887	6.261	554	6.815	897	546	75	621	621
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	671	*671*	*8.333*	*7.887*	*6.261*	*554*	*6.815*	*897*	*546*	*75*	*621*	*621*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	671	*671*	*8.333*	*7.887*	*6.261*	*554*	*6.815*	*897*	*546*	*75*	*621*	*621*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 DIFESA CIVILE												
1 DIFESA CIVILE												
5 Interventi di emergenza e soccorso per calamit{	687	687	8.066	7.626	6.177	570	6.747	680	560	78	639	639
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***687***	***687***	***8.066***	***7.626***	***6.177***	***570***	***6.747***	***680***	***560***	***78***	***639***	***639***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***687***	***687***	***8.066***	***7.626***	***6.177***	***570***	***6.747***	***680***	***560***	***78***	***639***	***639***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***1.358***	***1.358***	***16.400***	***15.513***	***12.438***	***1.124***	***13.562***	***1.577***	***1.106***	***154***	***1.260***	***1.260***
3 ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA												
1 SERVIZI DI POLIZIA												
1 SERVIZI DI POLIZIA												
1 Attivit{ di controllo del territorio	9.996	10.169	107.118	99.750	65.329	6.652	71.981	24.845	6.437	3.226	9.663	10.292
4 Vigilanza e soccorso in mare	23.109	23.477	182.952	171.203	95.816	16.679	112.495	42.268	18.819	6.325	25.144	28.188

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
5 Controllo dell'immigrazione clandestina												
	6.540	6.617	43.166	39.899	24.907	4.836	29.743	7.323	4.303	1.487	5.790	6.100
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	39.646	***40.263***	***333.237***	***310.852***	***186.053***	***28.166***	***214.220***	***74.437***	***29.559***	***11.038***	***40.597***	***44.581***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	39.646	***40.263***	***333.237***	***310.852***	***186.053***	***28.166***	***214.220***	***74.437***	***29.559***	***11.038***	***40.597***	***44.581***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	39.646	***40.263***	***333.237***	***310.852***	***186.053***	***28.166***	***214.220***	***74.437***	***29.559***	***11.038***	***40.597***	***44.581***
4 AFFARI ECONOMICI												
1 AFFARI GENERALI ECONOMICI, COMMERCIALI E DEL LAVORO												
2 AFFARI GENERALI DEL LAVORO												
2 Collocamento e misure per promuovere l'occupazione												
	2.601	2.601	52.911	51.359	43.145	2.333	45.478	4.608	2.196	628	2.825	2.825
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	2.601	***2.601***	***52.911***	***51.359***	***43.145***	***2.333***	***45.478***	***4.608***	***2.196***	***628***	***2.825***	***2.825***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	2.601	***2.601***	***52.911***	***51.359***	***43.145***	***2.333***	***45.478***	***4.608***	***2.196***	***628***	***2.825***	***2.825***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 AGRICOLTURA, SILVICOLTURA, PESCA E CACCIA												
3 PESCA E CACCIA												
1 Programmazione, regolamentazione e vigilanza nei settori della pesca e della caccia	16.127	16.317	130.642	119.617	67.069	12.358	79.427	31.695	14.032	4.262	18.294	19.521
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***16.127***	***16.317***	***130.642***	***119.617***	***67.069***	***12.358***	***79.427***	***31.695***	***14.032***	***4.262***	***18.294***	***19.521***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***16.127***	***16.317***	***130.642***	***119.617***	***67.069***	***12.358***	***79.427***	***31.695***	***14.032***	***4.262***	***18.294***	***19.521***
4 ATTIVITA' ESTRATTIVE, MANIFATTURIERE ED EDILIZIE												
2 ATTIVITA' MANIFATTURIERE												
5 Vigilanza e sostegno alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	505.600	505.600	1.704.218	1.095.782	482.261	469.599	951.861	226.485	483.825	42.048	525.872	525.872
6 Credito navale alle imprese armatoriali e navalmeccaniche	179.772	181.193	800.687	618.150	394.099	111.175	505.274	141.379	85.368	46.384	131.752	154.034
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***685.372***	***686.793***	***2.504.905***	***1.713.932***	***876.360***	***580.774***	***1.457.135***	***367.864***	***569.192***	***88.432***	***657.624***	***679.907***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	685.372	***686.793***	***2.504.905***	***1.713.932***	***876.360***	***580.774***	***1.457.135***	***367.864***	***569.192***	***88.432***	***657.624***	***679.907***
5 TRASPORTI												
1 TRASPORTI SU GOMMA												
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su gomma												
	38.207	64.195	205.336	138.578	69.776	36.639	106.415	20.864	47.340	23.959	71.300	78.057
2 Regolamentazione, vigilanza e sostegno nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi												
	266.676	271.715	767.153	179.196	7.368	38.131	45.499	7.873	484.891	228.891	713.782	713.782
3 Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate												
	256.203	256.203	389.376	205.440	975	112.390	113.365	2.453	131.953	141.604	273.557	273.557
4 Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale												
	36.785	37.785	1.209.973	1.209.230	1.140.710	35.161	1.175.871	32.499	794	810	1.603	1.603
6 Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneit{ conducent												
	138.777	145.159	530.512	432.712	266.564	100.053	366.617	62.480	55.325	43.596	98.921	101.415
10 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali												
	400	400	24.400	24.400	11.000	0	11.000	0	0	0	0	13.400
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	737.048	***775.457***	***3.126.751***	***2.189.556***	***1.496.394***	***322.374***	***1.818.767***	***126.170***	***720.303***	***438.860***	***1.159.163***	***1.181.814***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA												
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nel trasporto per vie d'acqua	183.827	293.159	333.295	56.873	16.056	27.627	43.683	8.448	13.487	258.203	271.690	281.165
2 Interventi finanziari e contributi a societ{, enti ed organismi portuali compresi quelli per la navigazione interna	48	48	19.465	19.417	9.089	44	9.133	154	10.175	3	10.178	10.178
3 Vigilanza e contributi a societ{ di servizi marittimi e di navigazione	33.895	33.895	425.665	393.015	206.285	14.257	220.542	171.798	32.814	511	33.325	33.325
4 Sicurezza della navigazione compresi gli accertamenti tecnici; rilasci di autorizzazioni alla navigazione	60.402	61.695	202.696	161.772	104.098	25.239	129.338	13.328	23.741	35.394	59.135	60.031
5 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche	19.399	42.467	183.381	159.861	68.286	15.308	83.593	25.449	65.210	2.610	67.820	74.339
6 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse	92.292	116.000	172.082	101.582	20.201	69.482	89.683	0	23.533	46.518	70.050	82.399
8 Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario	26.217	116.062	250.065	181.996	53.460	48.624	102.083	67.808	2.703	62.465	65.168	80.173
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***416.080***	***663.325***	***1.586.649***	***1.074.517***	***477.474***	***200.581***	***678.055***	***286.984***	***171.662***	***405.705***	***577.367***	***621.610***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*) (2+13)	(14) **Massa spendibile**	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
3 TRASPORTI SU ROTAIA												
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su rotaia	4.853	6.452	28.268	24.189	13.924	3.578	17.502	3.292	4.065	2.876	6.941	7.473
2 Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione	438.236	444.739	2.960.412	2.520.760	1.818.507	180.893	1.999.400	327.239	255.271	253.049	508.320	633.773
3 Interventi finanziari per il miglioramento del trasporto in gestione diretta e in concessione nelle aree depresse	103.771	164.204	310.669	147.018	25.713	56.336	82.048	90	93.489	94.876	188.365	228.531
4 Contributi per i disavanzi di gestione delle aziende di trasporto pubblico locale	94.533	94.533	425.722	425.636	167.151	73.161	240.312	20.095	143.890	21.424	165.315	165.315
5 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa	146.831	220.783	1.108.738	653.895	50.186	32.517	82.703	682.848	141.025	107.632	248.657	343.187
6 Sovvenzioni e contributi per le metropolitane ed il trasporto rapido di massa nelle aree depresse	61	141.267	294.971	150.896	3.846	57.483	61.329	67	112.507	83.827	196.334	233.575
7 Sicurezza del trasporto su rotaia	4.736	4.736	14.549	13.600	7.387	2.358	9.745	1.148	1.137	2.519	3.657	3.657
8 Interventi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A.	215	902.154	1.563.179	631.097	1.951	2.564	4.516	733	218	14.363	14.580	1.557.930

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
9 Spese derivanti dalla partecipazione ad organismi internazionali operanti nel settore dei trasporti su rotaia												
	56	56	1.318	1.255	358	65	423	242	648	5	653	653
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	793.291	***1.978.925***	***6.707.825***	***4.568.346***	***2.089.024***	***408.954***	***2.497.978***	***1.035.754***	***752.250***	***580.571***	***1.332.821***	***3.174.093***
4 TRASPORTI AEREI												
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti aerei												
	43.748	47.583	92.328	43.372	28.268	6.192	34.461	8.401	9.570	38.629	48.199	49.465
2 Funzionamento degli aeroporti - Trasferimenti all'ENAC												
	4.040	4.040	34.706	31.043	27.153	1.087	28.240	1.721	1.940	2.805	4.745	4.745
3 Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali - Trasferimenti all'ENAC												
	5.501	5.501	46.883	41.752	38.651	813	39.464	1.621	1.414	4.384	5.798	5.798
4 Manutenzione impianti e infrastrutture aeroportuali nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC												
	4.320	4.320	37.587	33.642	30.810	812	31.623	1.514	1.140	3.310	4.450	4.450
5 Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti - Trasferimenti all'ENAC												
	491.374	491.713	580.668	104.765	86.913	16.612	103.525	34.017	726	442.400	443.126	443.126
6 Ampliamento, ristrutturazione e costruzione di aeroporti nelle aree depresse - Trasferimenti all'ENAC												
	286.958	287.156	342.764	64.993	53.735	10.028	63.764	20.340	556	258.105	258.661	258.661

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*) (2+13)	(14) Massa spendibile	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
7 Interventi finanziari a favore di enti operanti nel settore del trasporto aereo	1.688	1.688	11.504	10.207	7.287	1.653	8.940	1.208	1.213	143	1.357	1.357
8 Sicurezza del volo	326	326	3.819	3.643	2.828	336	3.164	469	148	38	186	186
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***837.954***	***842.327***	***1.150.259***	***333.416***	***275.647***	***37.533***	***313.180***	***69.291***	***16.707***	***749.814***	***766.521***	***767.788***
5 CONDUTTURE E ALTRI SISTEMI DI TRASPORTO												
1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo per condotte e altri sistemi di trasporto	5.028	5.540	19.035	16.832	9.583	2.649	12.232	1.850	2.058	2.725	4.783	4.954
2 Interventi finanziari e contributi per il trasporto su funivia	490	490	112.981	112.493	104.856	207	105.063	112	7.549	257	7.806	7.806
3 Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale	23.602	23.602	125.699	82.099	41.944	31	41.975	57.704	6.517	19.503	26.020	26.020
4 Interventi finanziari e contributi per realizzazione di infrastrutture per il trasporto intermodale nelle aree depresse	20	52.633	90.680	38.299	244	31	275	22	17	3	20	90.382
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***29.141***	***82.265***	***348.395***	***249.722***	***156.627***	***2.919***	***159.545***	***59.688***	***16.140***	***22.489***	***38.629***	***129.162***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	2.813.514	***4.342.299***	***12.919.880***	***8.415.557***	***4.495.165***	***972.360***	***5.467.526***	***1.577.888***	***1.677.062***	***2.197.439***	***3.874.501***	***5.874.467***
6 COMUNICAZIONI												
1 COMUNICAZIONI												
1 Programmazione, indirizzo e normativa												
	2.500	2.500	2.500	0	0	0	0	0	0	2.500	2.500	2.500
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	2.500	***2.500***	***2.500***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***2.500***	***2.500***	***2.500***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	2.500	***2.500***	***2.500***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***2.500***	***2.500***	***2.500***
8 RICERCA E SVILUPPO PER AFFARI ECONOMICI												
5 RICERCA E SVILUPPO PER TRASPORTI												
1 Studi e ricerche nel settore dei trasporti												
	21.767	28.267	84.619	56.180	23.324	15.386	38.710	29.529	11.618	4.761	16.378	16.380
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	21.767	***28.267***	***84.619***	***56.180***	***23.324***	***15.386***	***38.710***	***29.529***	***11.618***	***4.761***	***16.378***	***16.380***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	21.767	***28.267***	***84.619***	***56.180***	***23.324***	***15.386***	***38.710***	***29.529***	***11.618***	***4.761***	***16.378***	***16.380***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	3.541.880	***5.078.777***	***15.695.457***	***10.356.645***	***5.505.064***	***1.583.211***	***7.088.275***	***2.011.583***	***2.274.101***	***2.298.022***	***4.572.123***	***6.595.598***
5 TUTELA DELL'AMBIENTE												
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
6 Controllo delle risorse marine dei porti e delle coste												
	4.895	4.964	40.122	36.807	19.516	3.611	23.127	10.691	4.386	1.308	5.694	6.304
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	4.895	***4.964***	***40.122***	***36.807***	***19.516***	***3.611***	***23.127***	***10.691***	***4.386***	***1.308***	***5.694***	***6.304***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	4.895	***4.964***	***40.122***	***36.807***	***19.516***	***3.611***	***23.127***	***10.691***	***4.386***	***1.308***	***5.694***	***6.304***
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
1 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
5 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine												
	2.469	2.502	19.291	18.082	11.900	1.806	13.706	2.816	1.980	634	2.614	2.769

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico												
	885	893	8.905	8.376	6.512	706	7.218	742	734	210	944	946
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	3.354	***3.394***	***28.196***	***26.458***	***18.412***	***2.511***	***20.923***	***3.557***	***2.714***	***844***	***3.558***	***3.715***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	3.354	***3.394***	***28.196***	***26.458***	***18.412***	***2.511***	***20.923***	***3.557***	***2.714***	***844***	***3.558***	***3.715***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	8.249	***8.358***	***68.318***	***63.265***	***37.928***	***6.122***	***44.050***	***14.248***	***7.099***	***2.152***	***9.252***	***10.019***
7 SANITA'												
4 SERVIZI DI SALUTE PUBBLICA												
1 SERVIZI SALUTE PUBBLICA												
5 Prestazioni di servizi di prevenzione e di assistenza sanitaria diretta												
	0	0	1.140	1.140	1.140	0	1.140	0	0	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	0	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	0	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	0	***0***	***1.140***	***1.140***	***1.140***	***0***	***1.140***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
8 ATTIVITA' RICREATIVE, CULTURALI E RELIGIOSE												
2 SERVIZI CULTURALI												
1 SERVIZI CULTURALI												
2 Tutela e conservazione dei beni archeologici												
	1.988	2.012	17.591	16.548	11.501	1.464	12.966	2.268	1.715	488	2.203	2.357
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	1.988	***2.012***	***17.591***	***16.548***	***11.501***	***1.464***	***12.966***	***2.268***	***1.715***	***488***	***2.203***	***2.357***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	1.988	***2.012***	***17.591***	***16.548***	***11.501***	***1.464***	***12.966***	***2.268***	***1.715***	***488***	***2.203***	***2.357***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	1.988	***2.012***	***17.591***	***16.548***	***11.501***	***1.464***	***12.966***	***2.268***	***1.715***	***488***	***2.203***	***2.357***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
10 PROTEZIONE SOCIALE												
2 VECCHIAIA												
1 VECCHIAIA												
1 Trasferimenti alle gestioni previdenziali	0	0	2.050	2.050	2.050	0	2.050	0	0	0	0	0
6 Contributi e rimborsi alle gestioni previdenziali dei portuali	107.909	107.909	206.420	150.472	39.600	94.111	133.710	38.844	20.068	13.798	33.866	33.866
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***107.909***	***107.909***	***208.470***	***152.522***	***41.650***	***94.111***	***135.760***	***38.844***	***20.068***	***13.798***	***33.866***	***33.866***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***107.909***	***107.909***	***208.470***	***152.522***	***41.650***	***94.111***	***135.760***	***38.844***	***20.068***	***13.798***	***33.866***	***33.866***
5 DISOCCUPAZIONE												
1 DISOCCUPAZIONE												
1 Sussidi di disoccupazione per pensionamenti anticipati o per cassa integrazione guadagni	12.407	12.407	39.222	26.815	12.407	12.407	24.814	2.000	12.407	0	12.407	12.407
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***12.407***	***12.407***	***39.222***	***26.815***	***12.407***	***12.407***	***24.814***	***2.000***	***12.407***	***0***	***12.407***	***12.407***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	12.407	*12.407*	*39.222*	*26.815*	*12.407*	*12.407*	*24.814*	*2.000*	*12.407*	*0*	*12.407*	*12.407*
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO												
	120.316	*120.316*	*247.691*	*179.336*	*54.057*	*106.518*	*160.574*	*40.844*	*32.475*	*13.798*	*46.273*	*46.273*
TOTALE AMMINISTRAZIONE												
	3.724.297	*5.261.978*	*16.489.626*	*11.049.183*	*5.891.089*	*1.735.421*	*7.626.510*	*2.155.105*	*2.352.743*	*2.326.880*	*4.679.623*	*6.708.011*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

INDICATORI FINANZIARI
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Valori percentuali

TITOLO / CATEGORIA		Incremento o decremento residui	Impegni comp / Stanz.Def.Comp.	Impegni totali / Massa impegnabile	Economie comp / Stanz.Def.Comp.	Pagamenti totali / Autorizzazioni di cassa	Pagamenti totali / Massa spendibile	Autorizzazioni di cassa / Massa spendibile	Velocità smaltimento residui: Pagamenti residui / Residui iniziali	Incidenza residui stanz.: Totale Res. "F" / Stanz.Def. Comp.	Velocità gestione della spesa: Pagamenti comp / Impegni comp.
	(*)	[(23-13) /13] * 100	(5 / 2) * 100	(7 / 3) * 100	(8 / 2) * 100	(18 / 15) * 100	(18 / 14) * 100	(15 / 14) * 100	(17 / 13) * 100	(11 / 2) * 100	(16 / 5) * 100
1	TITOLO I - Parte corrente										
	01 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	-1,46%	88,36%	88,73%	10,54%	89,93%	85,83%	95,44%	108,95%	1,10%	95,48%
	02 CONSUMI INTERMEDI	-1,02%	95,36%	95,42%	4,64%	66,59%	45,77%	68,73%	56,16%	0,00%	36,90%
	03 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	258,26%	57,91%	57,91%	42,09%	58,38%	57,15%	97,89%	0,00%	0,00%	98,93%
	04-05-06-07 TRASFERIMENTI	-4,28%	91,26%	90,71%	8,74%	87,86%	81,42%	92,67%	71,46%	0,55%	90,53%
	09 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	-96,73%	N.C.	N.C.	N.C.	96,73%	96,73%	100,00%	96,73%	N.C.	N.C.
	10 POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE	14362,17%	99,96%	99,96%	0,04%	97,81%	3,00%	3,07%	12,90%	0,00%	2,94%
	12 ALTRE USCITE CORRENTI	10,60%	99,24%	99,24%	0,76%	35,37%	35,76%	101,09%	0,34%	0,00%	84,82%
TOTALE TITOLO 1		*31,02%*	*91,19%*	*90,87%*	*8,63%*	*85,47%*	73,33%	*85,79%*	*65,63%*	*0,56%*	*81,84%*
2	TITOLO II - Conto capitale										
	21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	-20,89%	24,93%	58,87%	71,30%	44,43%	18,60%	41,87%	22,19%	10,23%	39,60%
	22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	24,39%	59,42%	51,01%	28,60%	54,72%	28,97%	52,95%	26,13%	33,11%	52,46%
	31 ACQUISIZIONE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	1028,57%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	91,14%	0,00%	109,72%	N.C.
TOTALE TITOLO 2		*26,66%*	53,93%	*48,60%*	*28,52%*	*50,24%*	*26,93%*	53,61%	*25,39%*	*37,27%*	*52,21%*
SPESA FINALE		*27,48%*	*73,42%*	*68,18%*	*18,11%*	*69,02%*	*46,25%*	*67,01%*	*32,98%*	*18,07%*	*71,46%*

(*) La barra delle formule fa riferimento ai numeri delle colonne dei report "Massa Impegnabile" e "Massa Spendibile"

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE [a]
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(1) Residui iniziali di stanziamento *	(2) Stanziamenti definitivi di competenza *	(3) Massa impegnabile (1 + 2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) *	(5) Impegni effettivi: Impegni in conto competenza (4 - 9)	(6) Impegni effettivi: Impegni in conto residui (1 - 10)	(7) Impegni effettivi: Impegni totali (5 + 6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza [2 -(5 + 9)]	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza * [2 -(5 + 8)]	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui * (1 - 6)	(11) Residui finali di stanziamento * (9 + 10)
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE											
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	31.996	962.549	994.545	861.115	850.490	31.996	882.486	101.434	10.625	0	10.625
2 CONSUMI INTERMEDI	5.290	411.742	417.031	392.632	392.632	5.290	397.922	19.110	0	0	0
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	0	72.223	72.223	41.822	41.822	0	41.822	30.400	0	0	0
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	1.421	4.069.957	4.071.379	3.714.181	3.714.181	-20.862	3.693.320	355.776	0	22.283	22.283
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE	0	342.143	342.143	342.016	342.016	0	342.016	127	0	0	0
12 ALTRE USCITE CORRENTI	0	15.601	15.601	15.483	15.483	0	15.483	118	0	0	0
TOTALE TITOLO 1	*38.707*	*5.874.215*	*5.912.922*	*5.367.249*	*5.356.624*	*16.424*	*5.373.048*	*506.966*	*10.625*	*22.283*	*32.908*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE											
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	226.910	230.974	457.884	66.292	57.573	212.005	269.578	164.682	8.718	14.905	23.624
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	1.237.065	4.762.459	5.999.524	3.400.350	2.829.635	230.924	3.060.559	1.362.109	570.715	1.006.141	1.576.856
31 ACQUISIZIONE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	35.000	360.000	395.000	360.000	0	0	0	0	360.000	35.000	395.000
TOTALE TITOLO 2	*1.498.975*	*5.353.432*	*6.852.408*	*3.826.642*	*2.887.208*	*442.929*	*3.330.137*	*1.526.791*	*939.433*	*1.056.046*	*1.995.480*
SPESA FINALE	*1.537.682*	*11.227.647*	*12.765.329*	*9.193.891*	*8.243.832*	*459.353*	*8.703.185*	*2.033.756*	*950.059*	*1.078.329*	*2.028.388*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*
(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE[a]

- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(12) Residui propri iniziali	(13) Residui iniziali totali	(14) Massa spendibile	(15) Autorizzazioni di cassa	(16) Pagamenti in conto competenza	(17) Pagamenti in conto residui	(18) Pagamenti totali	(19) Economie o maggiori spese totali	(20) Residui propri finali in conto competenza	(21) Residui propri finali in conto residui	(22) Residui propri finali	(23) Residui totali finali
	*	*		*	*	*	*		*	*	*	*
	(13-1)		(2+13)				(16+17)	[14-(18+23)]	(5-16)		(20+21)	[14-(18+19)]
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE												
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	28.951	60.947	1.023.496	976.831	812.014	66.404	878.418	85.022	38.476	10.956	49.431	60.057
2 CONSUMI INTERMEDI	413.652	418.942	830.684	570.902	144.883	235.295	380.178	35.852	247.749	166.904	414.653	414.653
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	173	173	72.395	70.871	41.377	0	41.377	30.400	446	173	618	618
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	486.813	488.234	4.558.192	4.223.906	3.362.354	348.912	3.711.266	379.589	351.828	93.226	445.054	467.337
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	192	192	192	192	0	186	186	0	0	6	6	6
10 POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE	2.307	2.307	344.450	10.568	10.040	298	10.337	481	331.977	1.656	333.632	333.632
12 ALTRE USCITE CORRENTI	21.332	21.332	36.933	37.334	13.132	73	13.205	134	2.350	21.243	23.593	23.593
TOTALE TITOLO 1	*953.420*	*992.127*	*6.866.341*	*5.890.605*	*4.383.799*	*651.168*	*5.034.967*	*531.478*	*972.825*	*294.164*	*1.266.989*	*1.299.897*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE												
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	335.197	562.107	793.081	332.038	22.799	124.720	147.519	200.890	34.774	386.274	421.048	444.671
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	2.435.680	3.672.745	8.435.204	4.466.540	1.484.491	959.533	2.444.024	1.422.737	1.345.144	1.646.442	2.991.586	4.568.442
31 ACQUISIZIONE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	35.000	395.000	360.000	0	0	0	0	0	0	0	395.000
TOTALE TITOLO 2	*2.770.877*	*4.269.852*	*9.623.284*	*5.158.578*	*1.507.290*	*1.084.253*	*2.591.543*	*1.623.627*	*1.379.918*	*2.032.716*	*3.412.634*	*5.408.114*
SPESA FINALE	*3.724.297*	*5.261.978*	*16.489.626*	*11.049.183*	*5.891.089*	*1.735.421*	*7.626.510*	*2.155.105*	*2.352.743*	*2.326.880*	*4.679.623*	*6.708.011*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*

Ministero dell'ambiente

1. Sintesi e conclusioni.
2. Gestione del bilancio 2000: situazione di eccezionalità: *2.1 Premessa; 2.2 Il d.lgs. n. 300/1999: la riforma del Ministero; 2.3 Il d.lgs. n. 112/1998: decentramento amministrativo alle Regioni. 2.4 L'attuazione del processo di riforma istituzionale:* 2.4.1 Riforma organizzativa; 2.4.2 Riforma devolutiva.
3. Il rendiconto 2000: dati ed indicatori aggregati: *3.1 Caratteristiche peculiari delle politiche di spesa in materia ambientale; 3.2 La spesa complessiva per la tutela dell'ambiente; 3.3 La spesa del Ministero.*
4. Analisi delle spese per funzioni-obiettivo: *4.1 La ripartizione delle risorse; 4.2 Gli indicatori contabili e finanziari.*
5. Analisi delle spese per Centri di Responsabilità: *5.1 L'anomalia del 2000; 5.2 La ripartizione delle risorse; 5.3 L'incrocio tra funzioni-obiettivo e Centri di Responsabilità.*
6. Analisi dell'attività per Centri di Responsabilità dopo il nuovo assetto amministrativo: *6.1 Consistenza del personale e relativa spesa; 6.2 Servizio per lo sviluppo sostenibile; 6.3 Servizio per la protezione internazionale dell'ambiente; 6.4 Servizio per la valutazione dell'impatto ambientale; 6.5 Servizio inquinamento atmosferico e rischi industriali; 6.6 Servizio per la gestione dei rifiuti e per le bonifiche; 6.7 Servizio per la conservazione della natura; 6.8 Servizio per la difesa del territorio; 6.9 Servizio per la tutela delle acque interne; 6.10 Servizio per la difesa del mare.*

Dati di competenza – esercizio finanziario 2000

(in milioni)

Funzione obiettivo 4° liv.	Stanziamenti Definitivi	Autorizzazioni di cassa	*di cui in C/Capitale*	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti	Residui totali	Economie
2.2.1.5 - Interventi di emergenza e soccorso per calamità	445	360		438	438	344	288	7
5.1.1.1 - Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione)	75.141	89.754	*85.024*	73.232	67.591	45.406	60.223	5.275
5.1.1.2 - Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione) nelle aree depresse	148.691	144.783	*141.517*	147.437	142.000	98.591	84.192	1.275
5.1.1.3 - Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati	74.061	75.955	*74.252*	60.160	54.723	27.922	54.381	17.241
5.1.1.4 - Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati nelle aree depresse	147.821	151.550	*150.323*	146.566	141.129	102.393	103.078	1.954
5.2.1.4 - Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili	273.978	260.804	*256.511*	272.531	266.890	197.080	215.493	5.994
5.2.1.5 - Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili nelle aree depresse	62.447	68.197	*66.571*	61.197	55.760	29.536	65.609	2.219
5.2.1.6 - Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e	283.445	256.561	*254.981*	269.996	264.559	190.237	205.293	16.869
5.2.1.7 - Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali nelle aree depresse	62.447	68.197	*66.571*	61.197	55.760	29.536	65.609	2.219
5.3.1.1 - Tutela, disinquinamento e risanamento del suolo	146.649	206.753	*205.734*	133.200	127.763	96.892	211.012	17.204
5.3.1.2 - Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne	128.285	306.592	*248.886*	109.465	103.231	140.224	354.457	36.186
5.3.1.3 - Tutela dell'aria e disinquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico	130.515	270.722	*259.881*	127.314	121.877	74.795	490.089	4.167
5.3.1.4 - Prevenzione nelle aree a rischio industriale	62.893	99.449	*94.554*	60.772	55.335	62.137	141.206	2.710
5.3.1.5 - Prevenzione nelle aree a rischio industriale nelle aree depresse	62.475	65.596	*60.805*	60.363	54.926	27.638	58.353	3.381
5.4.1.1 - Tutela e conservazione della fauna e della flora	115.423	106.095	*80.224*	103.424	95.207	53.484	106.278	13.498
5.4.1.2 - Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	89.415	90.026	*69.196*	77.803	69.685	41.401	71.304	12.972
5.4.1.3 - Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle	70.260	72.562	*71.253*	68.811	62.287	28.477	64.037	2.144
5.4.1.5 - Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine	223.180	291.930	*159.009*	217.635	209.281	194.287	163.173	14.693
5.4.1.6 - Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine nelle aree depresse	94.469	90.084	*84.628*	92.660	86.135	40.325	100.041	2.563
5.4.1.7 - Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	664.666	593.632	*590.801*	663.403	657.966	551.254	182.074	1.277
5.5.1.1 - Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	166.880	169.857	*90.172*	150.177	139.850	98.158	126.514	19.116
5.6.1.1 - Programmazione, coordinamento e monitoraggio politiche ambientali	59.271	64.522	*2.045*	53.514	50.049	50.289	19.420	7.459
5.6.1.2 - Vigilanza, prevenzione e repressione in materia ambientale	8.397	8.487	*48*	7.653	7.449	6.266	3.201	958
5.6.1.3 - Valutazione impatto ambientale	2.642	4.404	*1.123*	2.365	2.365	2.990	3.828	435
5.6.1.4 - Informazione, formazione ed educazione	106.683	120.852	*90.204*	95.030	87.717	95.663	103.615	16.883
TOTALE AMM.NE	***3.260.579***	***3.677.722***	***3.204.312***	***3.116.343***	***2.979.974***	***2.285.328***	***3.052.766***	***208.701***

1. Sintesi e conclusioni.

La valutazione dell'attività e della gestione delle risorse attribuite al Ministero dell'ambiente e del territorio deve essere condotta tenendo conto da un lato della riforma sul riordino delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato che ha comportato una significativa riorganizzazione della struttura del dicastero e dall'altro del processo di trasferimento di funzioni e compiti amministrativi statali alle Regioni ed agli Enti locali esteso in forma consistente anche al settore della protezione della natura e dell'ambiente, della tutela dagli inquinamenti e della gestione dei rifiuti.

Dette innovazioni normative hanno inevitabilmente prodotto conseguenze sull'esercizio delle competenze, soggette per ciò a necessarie revisioni procedurali.

Per effetto del d.lgs. n. 300/1999 al neo-istituito "Ministero dell'ambiente e del territorio", sono state attribuite in sostanza competenze precedentemente facenti capo al Ministero dell'ambiente ed in parte al Ministero dei lavori pubblici ed ai Servizi tecnici nazionali, nonché quelle in materia di polizia forestale ambientale in precedenza radicate nel Ministero per le politiche agricole.

In attuazione poi del d.lgs. n. 112/1998 il Ministero ha conservato soltanto le attività di programmazione, coordinamento, impulso, promozione e vigilanza – che non implicano di norma una diretta attività di individuazione di interventi - e l'attività connessa a situazioni di emergenza, sia contingenti sia strutturali.

I predetti elementi innovativi, che in futuro potranno produrre effetti positivi, in sede di prima attuazione hanno invece comportato conseguenze di segno negativo a causa dei lunghi tempi tecnici trascorsi per la riorganizzazione delle strutture del dicastero e, conseguentemente, per la ristrutturazione del bilancio ministeriale e la ripartizione della dotazione organica del personale.

Infatti, solo in data 21 marzo 2000, a seguito della pubblicazione del d.P.R. n. 549 del 3 dicembre 1999, si è proceduto alla individuazione delle strutture di livello dirigenziale generale istituendo nell'ambito del Ministero dieci Servizi in sostituzione dei sei preesistenti. Con decreto del 24 marzo 2000 il Ministro ha poi individuato le strutture di livello dirigenziale di seconda fascia spettanti ai Servizi e definito la ripartizione della dotazione organica del personale. Successivamente con decreto 26 luglio 2000, stabilendo le priorità, gli obiettivi e le direttive generali ai Servizi (programmi di attività), ha anche provveduto ad assegnare ai titolari dei Centri di Responsabilità i capitoli di bilancio e le limitate risorse ordinarie. La ripartizione e l'attribuzione del fondo per i programmi di intervento ambientale ai vari Servizi è stata successivamente disposta dal decreto 21 settembre 2000. Peraltro, le relative risorse si sono di fatto rese disponibili solo dopo l'emanazione del D.P.C.M. del 12 ottobre 2000 sul federalismo amministrativo. L'assegnazione delle risorse stesse è stata infine ultimata con il decreto ministeriale 23 novembre 2000.

Il menzionato processo di riorganizzazione - in concreto avviato nel secondo semestre del 2000 - nella difficoltà sia di definire programmi di impegno puntuali entro l'esercizio finanziario che di utilizzare adeguatamente la relativa cassa, ha comportato la conseguenza per il Ministero di dovere provvedere solamente alle attività di gestione ordinaria ed ha creato notevoli inconvenienti nella programmazione dei flussi di cassa per il 2001, a suo tempo "tarati" senza poter considerare il recupero dei pagamenti non effettuati nel 2000 sul fondo ripartito tra settembre e novembre.

Pertanto, nella descritta situazione si è ritenuto opportuno di avviare esclusivamente i programmi annuali di iniziative tassativamente previsti da scadenze di legge, per non provocare un potenziale e difficile spostamento dalla struttura operativa che aveva avviato il programma stesso alla struttura che ne avrebbe assunto il controllo a seguito della riorganizzazione prevista dal d.P.R. n. 549 del 1999 e tutto ciò nella incertezza della ricostituzione dei contratti

dirigenziali di seconda fascia.

Sotto il profilo funzionale ha infine inciso negativamente anche il "non completamento" della riorganizzazione dell'Amministrazione, ancora carente del regolamento concernente l'Ufficio di Gabinetto, le Segreterie del Ministro ed il Servizio per il controllo strategico e dell'apporto del Nucleo per la valutazione e verifica dei progetti (art. 1, legge n. 144 del 1999) non ancora istituito.

Concorre negativamente a delineare il quadro anche la mancata osservanza, riscontrabile nella nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero per l'anno finanziario 2000, delle disposizioni fissate dalla legge n. 94 del 1997 circa le indicazioni programmatiche dirette ad individuare gli obiettivi concreti da perseguire nel corso dell'esercizio con riferimento alle risorse presumibilmente disponibili.

Con specifico riferimento al profilo del decentramento amministrativo, va evidenziato come rilevanti conseguenze gestionali siano derivate anche dall'accordo per il completamento del federalismo - ex d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 - raggiunto in sede di concertazione e concluso per il settore ambientale con l'emanazione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000.

Ingenti risorse finanziarie per investimenti, assegnate al Ministero dalla legge finanziaria 2000, sono state di fatto congelate in attesa che fosse individuato l'ammontare di fondi da trasferire alle Regioni, mentre, a causa dei meccanismi di programmazione della spesa per investimenti profondamente innovati, è aumentata la complessità tecnico-operativa della gestione della spesa stessa.

In ogni modo, a causa di una serie di motivi (finanziamento annuale della attività del Ministero, trasferimento alle Regioni di competenze di fatto già concretamente esercitate dalle stesse, eccesso di assegnazioni finanziarie per il 2000 rispetto agli altri esercizi precedenti e successivi) il criterio di determinazione del quantum di risorse finanziarie da "conferire" alle Regioni ha prodotto, nella concreta applicazione al Ministero dell'ambiente, un risultato del tutto anomalo, in quanto il coefficiente di rivalutazione – rispetto al triennio assunto come base storica - è risultato superiore al 148%, mentre per la media delle altre amministrazioni si è attestato intorno al 20-35%.

L'accordo raggiunto ha previsto infatti una quota annuale di 815 mld da destinare alle Regioni, oltre a 36 mld annui a carico del Ministero per la concorrenza nell'esercizio delle funzioni trasferite, importo tutto versato su un fondo globale assegnato alle Regioni e poi ripartito tra le stesse sulla base di criteri e parametri determinati in sede di concertazione.

Peraltro, non esistendo vincoli nell'utilizzo della quota attribuita a ciascuna Regione né alcun controllo da parte del Ministero del tesoro, potrebbe accadere che le quote di risorse finanziarie assegnate alle Regioni in conseguenza del trasferimento delle competenze in materia ambientale, siano in effetti utilizzate per interventi in altri settori.

La descritta situazione di eccezionalità – già in precedenza evidenziata - si è riflessa sulla stessa gestione finanziaria del 2000, determinando dati di consuntivo e indicatori contabili di problematica lettura.

Innanzitutto, va tenuto presente che la gestione della spesa in materia ambientale presenta alcuni tratti caratteristici rispetto a quella della altre amministrazioni dello Stato.

Infatti – a parte l'esperienza dei piani triennali - non esiste una normativa di spesa, basata su leggi permanenti, cosicché tutti i fondi si riferiscono a norme speciali, di durata circoscritta o a rifinanziamenti concessi dalla legge finanziaria per l'anno di riferimento. Inoltre il 90% circa delle dotazioni finanziarie del Ministero sono impiegate per trasferimenti a soggetti esterni ai quali è affidato il compito di realizzare concretamente gli interventi. Infine, le procedure per l'impegno dei fondi stanziati sono generalmente assai complesse mentre quelle per l'erogazione operano di norma per stati di avanzamento degli interventi e, pertanto, i pagamenti vengono in genere effettuati con ampi sfasamenti temporali rispetto ai corrispettivi impegni.

Tutti questi elementi non solo concorrono a determinare un'elevata discontinuità nelle serie storiche della spesa dell'Amministrazione e negli stessi indicatori contabili (dovrebbero invece rappresentare sinteticamente le capacità di realizzazione dei programmi di spesa) ma la condizione imposta da cicli irregolari di finanziamento si riflette inevitabilmente anche sulle risultanze contabili, caratterizzate infatti da vaste oscillazioni negli importi e nei coefficienti relativi ai diversi principali momenti contabili.

Oltre alle espresse considerazioni di ordine generale, un più specifico esame delle risultanze finanziarie del Rendiconto 2000 del Ministero fa emergere alcuni dati significativi.

L'incidenza delle risorse assegnate all'Amministrazione è di poco inferiore al 60% del totale degli stanziamenti destinati dal bilancio dello Stato alle politiche ambientalistiche mentre la capacità di impegno è in linea con i valori rilevabili per l'intero bilancio dello Stato; ad un basso coefficiente di determinazione delle autorizzazioni di cassa, notevolmente inferiore a quello adottato per la media della spesa statale, corrisponde una capacità di spesa (espressa dal rapporto tra pagamenti totali e autorizzazioni di cassa) assai inferiore rispetto alla media statale, nonostante l'abbassamento del tetto delle autorizzazioni di cassa.

Si sono inoltre evidenziati uno scarto sfavorevole, rispetto ai valori riferiti all'intero bilancio dello Stato, anche nel rapporto tra pagamenti in conto competenza e impegni effettivi in conto competenza, una minore velocità di smaltimento dei residui, espressa dal rapporto tra pagamenti in conto residui e residui iniziali, uno stock significativo di residui perenti.

L'analisi per funzioni-obiettivo segnala una ripartizione delle risorse instabile nel tempo, attribuibile alla già ricordata carenza di leggi di spesa pluriennali a finanziamento costante.

Gli indicatori contabili riferiti alle diverse funzioni-obiettivo mostrano una forte accentuazione degli scarti negativi rispetto alla media delle altre Amministrazioni, soprattutto con riguardo alla funzione "riduzione dell'inquinamento", in relazione alla quale la capacità di erogazione di cassa dei relativi interventi si mantiene largamente al di sotto dei coefficienti medi – peraltro già bassi - dello stesso Ministero.

Quanto alla struttura del Rendiconto per Centri di Responsabilità le risultanze per il 2000 fanno riferimento alla preesistente struttura organizzativa del Ministero articolata in otto Centri di Responsabilità. Le vicende connesse con l'attuazione del d.P.R. n. 549 del 1999 e con l'avvio del federalismo amministrativo, determinando i già ricordati ritardi nella assegnazione ai Servizi delle risorse finanziarie, hanno prodotto l'anomala concentrazione di oltre la metà degli stanziamenti di competenza dell'anno nei fondi del Gabinetto, elemento questo che rende i dati 2000 non confrontabili con quelli degli esercizi precedenti.

L'incrocio tra classificazione per funzioni-obiettivo e analisi per Centri di Responsabilità pone in luce come nel 2000 oltre il 36% degli stanziamenti risulti destinato alla funzione "protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici", in larga prevalenza (più del 30%) assegnataria dei fondi di Gabinetto e in misura minore (il restante 6% circa) svolta dal C.d.R. "Conservazione della natura".

Deve dunque prendersi atto che l'accennata anomalia di ordine finanziario, unita alla carenza di tempestiva programmazione degli interventi, rende per quest'anno impraticabile sia una verifica puntuale dell'operato dei singoli Centri di Responsabilità in relazione agli obiettivi strategici sia dello stato di avanzamento dei programmi di competenza.

La sintesi degli elementi conoscitivi sin qui indicati non consiglia di pervenire a conclusioni ma consente di effettuare alcune interessanti osservazioni.

Il complessivo cambiamento di contesto funzionale ed istituzionale, in cui nel 2000 ha operato il Ministero dell'ambiente, ha innanzi tutto comportato che la strumentazione a disposizione dell'Amministrazione per la realizzazione delle politiche ambientali si è profondamente evoluta.

In effetti, da una situazione di assoluta prevalenza di realizzazione di infrastrutture ambientali – pure se in buona parte mediante programmi di interventi concordati con le Regioni

e realizzati dagli Enti locali - si è passati ad una situazione nella quale gli interventi infrastrutturali direttamente finanziati dal Ministero costituiscono solo uno degli strumenti di attuazione delle politiche ambientali, avendo assunto un peso significativo (soprattutto dopo l'ultima legge Finanziaria) la strumentazione fiscale e l'incentivazione economica finalizzata all'orientamento delle politiche di sviluppo.

E' evidente che il cambiamento nel senso di diversificazione e maggiore complessità di questi strumenti richiede anche un adeguamento del comportamento operativo dell'Amministrazione in termini di obiettivi, metodi e tempi di realizzazione.

La progressiva evoluzione della nozione di "sviluppo sostenibile" - come elemento dominante in tutte le politiche economiche - ha comportato l'espansione del campo di influenza delle tematiche ambientali, cosicché appare oramai improprio parlare esclusivamente di "interventi nel settore ambientale", attribuendo ai medesimi la connotazione di "politica settoriale".

Accanto a questo concetto, che pur mantiene una sua valenza, sta emergendo la necessità di predisporre interventi o politiche "a finalità ambientali" con lo scopo di influenzare in senso ambientale le politiche di sviluppo di altri settori. Ne consegue quindi un necessario allargamento del campo di verifica delle politiche ambientali operate dal Ministero, che sempre più strettamente si connettono alla valutazione "in senso reciproco" delle altre politiche settoriali.

Infine, per l'aspetto più strettamente connesso ai profili di gestione finanziaria e contabile, occorre sottolineare il progressivo spostamento di peso delle risorse a finalità ambientali non più direttamente gestite - sia in termini programmatici che attuativi - dal Ministero dell'ambiente ma solo dallo stesso condizionate nella programmazione e nell'utilizzo.

Questo mutamento, ovviamente connesso al cambiamento di obiettivo operativo sopra ricordato, ha mutato le risorse da infrastrutturali (in via prevalente) a economico-funzionali, atteso che la gestione dei rispettivi meccanismi finanziari resta di norma affidata ai soggetti operativi delle rispettive politiche di settore.

2. Gestione del bilancio 2000: situazione di eccezionalità.

2.1 Premessa.

Per una migliore comprensione delle particolari problematiche relative all'organizzazione amministrativa ed ai fenomeni finanziari che il Ministero ha dovuto affrontare nell'esercizio 2000, è necessario dare brevemente conto degli elementi di natura normativa che - nel processo in atto di riforma istituzionale dello Stato – hanno profondamente innovato la struttura interna dell'Amministrazione e i suoi rapporti con le altre amministrazioni statali e regionali.

2.2 Il d.lgs. n. 300/1999: la riforma del Ministero.

In tale quadro uno degli elementi rilevanti è stato l'avvio dell'attuazione del d.lgs. n. 300 del 1999 che ha ridefinito l'organizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato per pervenire alla razionalizzazione, alla soppressione e alla fusione di ministeri nonché all'istituzione di Agenzie e al riordino dell'amministrazione periferica dello Stato.

In particolare, il citato decreto legislativo - in attuazione della delega disposta con l'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modifiche - ha previsto l'istituzione del "Ministero dell'ambiente e del territorio", costituito dall'unione del Ministero dell'ambiente con alcune componenti del Ministero dei lavori pubblici e dei servizi tecnici nazionali (il D.P.C.M. 10/4/2001 ha operato il trasferimento degli uffici del Ministero lavori pubblici).

Il nuovo dicastero è specificamente disciplinato dal Capo VIII del titolo IV (artt. 35–40) dello stesso decreto, ove trovano collocazione anche le norme istitutive dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici.

Ai sensi dell'art. 35, al Ministero "sono attribuite le funzioni e i compiti spettanti allo

Stato in materia di tutela dell'ambiente e del territorio; l'identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali; la difesa del suolo e la tutela delle acque; la protezione della natura; la gestione dei rifiuti, l'inquinamento ed il rischio ambientale; la promozione delle politiche di sviluppo sostenibile; le risorse idriche".

Lo stesso art. 35 aggiunge che a tale Ministero sono trasferite, con le inerenti risorse, le funzioni e i compiti dei Ministeri dell'ambiente e dei lavori pubblici, eccettuate quelle attribuite ad altri ministeri o Agenzie e fatte in ogni caso salve le funzioni conferite alle Regioni e agli enti locali ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59. Prevede infine che ad esso sono altresì trasferite le funzioni ed i compiti attribuiti al Ministero per le politiche agricole in materia di polizia forestale ambientale.

L'esame delle funzioni e dei compiti elencati evidenzia la scelta operata dal legislatore delegato che, pur a fronte della possibilità di concentrare in un unico dicastero tutte le attribuzioni riconducibili alla gestione del territorio, ha invece optato per la loro ripartizione tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, affidando al primo quelle più strettamente legate al profilo della tutela del territorio ed al secondo quelle più propriamente connesse al profilo degli interventi sullo stesso, in quanto relative ad infrastrutture e trasporti.

Le funzioni del nuovo dicastero dell'ambiente indicate dall'art. 35 sono distribuite dal successivo articolo 36 in "quattro aree funzionali", in relazione alle quali devono essere istituiti i dipartimenti in cui si articolerà il Ministero (il D.P.C.M. 27/3/2001, pubblicato sulla G.U. del 18 maggio 2001, n.120/L, ha provveduto in tal senso).

La prima area funzionale concerne le *funzioni di indirizzo e regolazione* in quanto relativa alla "promozione di politiche di sviluppo sostenibile nazionali e internazionali; sorveglianza, monitoraggio e controllo nonché individuazione di valori limite, standard, obiettivi di qualità e sicurezza e norme tecniche".

Alla seconda area funzionale fanno capo i compiti concernenti *la prevenzione ed il risanamento delle risorse naturali dagli inquinamenti*, comprendendo essa la "valutazione d'impatto ambientale; prevenzione e protezione dall'inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico e dai rischi industriali; gestione dei rifiuti; interventi di bonifica; interventi di protezione e risanamento nelle aree ad elevato rischio ambientale; riduzione dei fattori di rischio".

La terza area riguarda *gli aspetti inerenti al territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali,* in quanto riferita "all'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali; individuazione, conservazione e valorizzazione delle aree naturali protette; tutela della biodiversità, della fauna e della flora; difesa del suolo; polizia ambientale; polizia forestale ambientale: sorveglianza dei parchi nazionali e delle riserve naturali dello Stato, controlli sulle importazioni e sul commercio delle specie esotiche protette, sorveglianza sulla tutela della flora e della fauna protette da accordi e convenzioni internazionali".

Nella quarta area rientra infine tutto il settore della tutela delle acque, concernendo essa la "gestione e tutela delle risorse idriche; prevenzione e protezione dall'inquinamento idrico; difesa del mare e dell'ambiente costiero".

L'art. 38 del decreto citato istituisce infine l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, rinviando agli artt. 8 e 9 dello stesso per quanto riguarda l'ordinamento, il personale e la dotazione finanziaria (dell'Agenzia).

Secondo la previsione dell'art. 38 comma 2 "l'Agenzia svolge i compiti e le attività tecnico-scientifiche di interesse nazionale per la protezione dell'ambiente, per la tutela delle risorse idriche e della difesa del suolo, ivi comprese l'individuazione e delimitazione dei bacini idrografici nazionali e interregionali". In particolare, ai sensi dell'art. 39, esercita le funzioni concernenti la protezione dell'ambiente, come definite dall'art.1 del d.l. n. 496 del 1993 convertito dalla legge n. 61 del 1994, nonché le altre assegnate con decreto del Ministro

dell'ambiente e della tutela del territorio e svolge anche le funzioni relative al riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo e delle acque di cui agli artt. 1 e 4 della legge n. 183 del 1989 ed ogni altro compito e funzione di rilievo nazionale di cui all'art. 88 del d.lgs. n. 112 del 1998.

In tale quadro all'Agenzia sono trasferite le attribuzioni dell'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente (ANPA) e quelle dei servizi tecnici nazionali istituiti presso la Presidenza del consiglio dei ministri, ad eccezione di quelle del servizio sismico nazionale.

L'ANPA ed i predetti servizi sono soppressi dal decreto n. 300.

L'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente in realtà era stata già istituita dal d.l. n. 496 del 1993 convertito in legge n. 61del 1994, insieme alle Agenzie regionali per l'ambiente (ARPA) ed a seguito della sottrazione alle USL della competenza relativa ai controlli ambientali. Per effetto di detta normativa tali controlli erano stati affidati alle Agenzie regionali mentre all'Agenzia nazionale erano stati attribuiti compiti di indirizzo e coordinamento tecnico nei confronti dei suddetti organismi regionali.

Il d.lgs. n. 300 prevede ora, da un lato, che nell'ambito dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici è costituito un organismo che assicuri il coinvolgimento delle Regioni previsto dall'art. 110 del d.lgs. n. 112 del 1998 al fine di garantire il sistema nazionale dei controlli in materia ambientale e, dall'altro lato, che i rapporti tra l'Agenzia e le Agenzie regionali restano disciplinati dall'art. 3 comma 5 del d.l. n. 496 del 1993 convertito dalla legge n. 61 del 1994.

2.3 Il d.lgs. n. 112/1998: il decentramento amministrativo alle Regioni.

Come è noto con il titolo III (artt. 68-85) del d.lgs. n. 112 del 1998 si è operato un corposo trasferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni amministrative in tema di protezione delle natura e dell'ambiente, di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e di gestione dei rifiuti.

Peraltro il trasferimento del corpo forestale dello Stato nelle strutture dell'amministrazione attribuirà una maggiore valenza all'autorità di vigilanza atteso che anche tutte le competenze (sempre di vigilanza) sulla tutela delle acque sono attualmente completamente ricompresa nelle competenze ministeriali.

In sostanza, con la normativa sul federalismo amministrativo sono residuate al Ministero due tipologie di competenze: le attività di programmazione, coordinamento, impulso, promozione e vigilanza, che peraltro non implicano di norma una diretta attività di individuazione di interventi, e l'attività connessa a situazioni di emergenza, sia contingenti sia strutturali.

A parte ciò va in ogni caso notato che le attuali competenze del Ministero dell'ambiente rappresentano, in effetti, la "testa" e la "coda" della complessiva attività di programmazione e attuazione della politica ambientale che, tuttavia, per una sana gestione richiedono adeguate risorse finanziarie.

2.4 L'attuazione del processo di riforma istituzionale.

2.4.1 Riforma organizzativa.

Con il d.P.R. n. 549 del 3 dicembre 1999 - pubblicato il 21 marzo 2000 - in attuazione delle disposizioni della legge n. 344 del 1994, sono state individuate le strutture di livello dirigenziale generale e quindi costituiti nell'ambito del Ministero 10 servizi che, presumibilmente, una volta istituiti i dipartimenti in relazione alle quattro aree funzionali indicate dal d.lgs. 300 verranno così raggruppati: (a) servizio per lo sviluppo sostenibile con funzione di indirizzo e regolazione, (b) servizio per la protezione internazionale dell'ambiente, servizio per la valutazione dell'impatto ambientale, servizio inquinamento atmosferico e rischi industriali, servizio per la gestione dei rifiuti e per le bonifiche per la prevenzione e risanamento delle risorse naturali dagli inquinamenti, (c) servizio conservazione della natura e servizio per la

difesa del territorio per gli aspetti inerenti al territorio con riferimento ai valori naturali ed ambientali (d) servizio per la tutela delle acque interne e servizio difesa del mare per la tutela delle acque.

A seguito dell'emanazione del citato d.P.R., nel 2000 si è provveduto alla riorganizzazione dei Servizi di direzione generale, passati da sei a dieci, alla loro riorganizzazione in termini di funzioni svolte, all'articolazione delle risorse umane, sia dirigenziali di seconda fascia che dei livelli funzionali ed infine alla ristrutturazione del bilancio del Ministero, per adeguarlo alla nuova configurazione dei Centri di Responsabilità.

La nuova organizzazione degli Uffici di livello dirigenziale generale e le loro competenze, prevista nel regolamento di riorganizzazione è stata concretamente applicata nel secondo semestre: infatti, all'avvio della gestione 2000, a gennaio, tutta la sistematica organizzativa del Ministero era ancora quella preesistente, cosicché l'Amministrazione si è trovata nella situazione di poter provvedere solamente alle attività di gestione ordinaria.

In effetti, in quale misura i lunghi tempi dell'attuazione della riorganizzazione abbiano influito sulla gestione 2000 si può comprendere osservando la successione cronologica dei principali atti normativi che a ciò hanno provveduto.

Il primo è stato il decreto ministeriale del 24 marzo 2000 che ha definito le strutture di livello dirigenziale di seconda fascia spettanti ai servizi del Ministero e che ha contestualmente ripartito la dotazione organica complessiva del personale.

Con il decreto ministeriale del 26 luglio 2000, modificato dal successivo decreto ministeriale del 21 settembre 2000, sono state poi definite le priorità, gli obiettivi e le direttive generali ai Servizi (programmi di attività) e si è proceduto ad assegnare ai titolari dei Centri di Responsabilità i capitoli di bilancio e le relative risorse economiche.

Da questa ripartizione è peraltro rimasto fuori il fondo per i programmi di interventi ambientali, attribuito al Ministero con la legge finanziaria 2000, per l'impossibilità di una definitiva indicazione sui tempi e sull'entità dei trasferimenti da effettuare alle Regioni, trasferimenti che avrebbero dovuto gravare su questo fondo.

La ripartizione e l'attribuzione del fondo in parola ai vari Servizi è stato disposto con il decreto ministeriale 21 settembre 2000; dopo l'emanazione del D.P.C.M. del 12 ottobre sul federalismo amministrativo nel settore ambientale, che ha consentito l'utilizzo delle risorse, il decreto ministeriale 23 novembre 2000 ha ultimato l'assegnazione delle risorse.

Pertanto solo alla fine di novembre è stata completata l'attivazione delle ingenti risorse aggiuntive assegnate al Ministero dell'ambiente dalla legge Finanziaria 2000 con la conseguente difficoltà di definire programmi di impegno puntuali entro l'esercizio finanziario e di utilizzare adeguatamente la relativa cassa.

Così si sono create conseguenze negative nella programmazione dei flussi di cassa per il 2001 che erano stati "tarati" senza poter considerare il recupero dei pagamenti non effettuati nel 2000 sul fondo ripartito tra settembre e novembre.

Come accennato, neppure i programmi annuali del Ministro sono stati definiti nei tempi previsti e ciò può attribuirsi ad una serie di cause derivanti dalla anomala situazione sopra descritta.

Innanzi tutto è stato ritenuto opportuno non avviare programmi di iniziative ed interventi che non fossero tassativamente previsti da scadenze di legge, per non provocare un potenziale e difficile spostamento tra la struttura operativa che avesse avviato il programma stesso e la struttura che ne avesse assunto il controllo a seguito della riorganizzazione prevista dal d.P.R. n. 549 del 1999.

Vi era poi incertezza sulla catena dirigenziale, sia di prima che di seconda fascia atteso che dal mese di settembre 1999 erano formalmente scaduti i rapporti dirigenziali che avrebbero dovuto essere ricostituiti in accordo con la nuova normativa, dettata da ultimo dal d.P.R. n. 150 del 1999; inoltre, all'inizio del 2000 alcune posizioni dirigenziali di prima fascia erano state

coperte, ma altre non avevano ancora un titolare; le stesse funzioni di prima fascia coperte erano sub iudice come funzionamento per la riorganizzazione stessa (es. il Servizio ARS Acqua, Rifiuti e Suolo che sarebbe stato suddiviso in due distinti servizi); in conclusione, tutte le posizioni di seconda fascia dovevano essere ridistribuite tra i nuovi servizi, nell'ambito del totale previsto dalla legge n. 344 del 1997 e i relativi titolari individuati dai direttori generali.

Fondamentale poi è risultata l'esigenza di ristrutturare il bilancio, con le specifiche dotazioni finanziarie da assegnare alla nuova organizzazione e di curare il complesso passaggio delle attività pregresse continuando contemporaneamente ad amministrare l'ordinaria e necessaria gestione.

Ha pure inciso, sul ritardo nell'adozione delle direttive, la nuova distribuzione delle risorse umane, in attesa della quale era inevitabilmente più difficoltosa e complessa anche la gestione dell'ordinario, che, anche a livello soggettivo, era effettuata con la consapevolezza dei futuri assetti.

Agli evidenziati elementi, che nel 2000 hanno manifestato effetti negativi sotto il profilo funzionale, si pone in rilievo la circostanza del "non completamento" della riorganizzazione dell'Amministrazione, ancora carente del regolamento concernente l'Ufficio di Gabinetto, le Segreterie del Ministro e il Servizio per il controllo strategico e dell'apporto del Nucleo per la valutazione e verifica dei progetti (art. 1, legge n. 144 del 1999) non ancora istituito.

Considerata l'importanza che le menzionate strutture assumono nell'assetto organizzativo ministeriale è evidente che l'attuale situazione (di transizione tra il precedente assetto ed il nuovo) non può non avere prodotto effetti sul corretto funzionamento dell'Amministrazione.

Nella descritta situazione organizzativa deve pure evidenziarsi come la nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'ambiente per l'anno finanziario 2000 non ottemperi alle disposizioni fissate dalla legge n. 94 del 1997 circa le indicazioni programmatiche dirette ad individuare gli obiettivi concreti da perseguire nel corso dell'esercizio con riferimento alle risorse presumibilmente disponibili. Né il rinvio al raffronto tra le risorse disponibili nell'esercizio precedente e le previsioni del 2000 può dare contezza delle effettive esigenze derivanti dalla prosecuzione dei programmi e delle attività avviate o da perseguire.

2.4.2 Riforma devolutiva.

Forse più rilevante per l'Amministrazione sotto il profilo innovativo è l'attuazione operata nel 2000 delle disposizioni previste nel d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112, concernente il decentramento amministrativo alle Regioni di compiti e funzioni statali.

Il processo attuativo, avviatosi nella seconda metà del 1999, si è realizzato con l'istituzione di un Commissario straordinario di Governo per il completamento del federalismo amministrativo che ha operato con la partecipazione delle Amministrazioni statali e regionali interessate.

Lo scopo era quello di completare l'attuazione del decentramento amministrativo entro la metà dell'anno 2000, consentendo l'emanazione di appositi Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che, per settori di materie e competenze secondo lo schema definito dal d.lgs. n. 112 del 1998, individuassero le funzioni e le risorse finanziarie, strumentali ed umane da trasferire alle Amministrazioni centrali ed alle Regioni.

La "trattativa", che si è conclusa per il settore ambientale con l'emanazione del D.P.C.M. 12 ottobre 2000, ha influito sulla gestione del Ministero sotto due profili, succintamente in precedenza già accennati.

Da una parte, ingenti risorse finanziarie per investimenti, assegnate al Ministero dalla finanziaria 2000 (nell'ambito delle quali avrebbero dovuto essere individuato l'ammontare di fondi da trasferire alle Regioni prevedibilmente entro il mese di giugno), sono state di fatto congelate, dall'altra, a causa dei meccanismi di programmazione della spesa per investimenti profondamente innovati, è aumentata la complessità tecnico-operativa della gestione della spesa

stessa.

In realtà, essendo avvenuta solamente nel mese di ottobre l'emanazione del D.P.C.M., l'attivazione del trasferimento delle risorse è stato posposto al 2001, alterando in tale modo, rispetto alla normale gestione di bilancio annuale, i normali iter di programmazione, impegno e spesa dell'Amministrazione per il 2000.

Risulta ora opportuno riferire anche sui contenuti del citato D.P.C.M..

L'accordo raggiunto in sede di concertazione è stato oggetto di una lunga e complessa trattativa per la determinazione dell'importo di risorse finanziarie che avrebbero dovuto essere ogni anno trasferite alle Regioni in relazione al trasferimento delle competenze ambientali.

Il meccanismo previsto per quantificare le risorse da trasferire prevedeva la rilevazione delle risorse storicamente assegnate alle materie da conferire alle Regioni, calcolate rispetto al triennio 1995-1997. L'importo doveva poi essere "rivalutato" applicando un coefficiente ricavato dal confronto fra l'importo complessivo della spesa assegnata all'Amministrazione nel triennio e l'ammontare di risorse assegnate nel 2000.

Detto accordo, applicato al Ministero dell'ambiente, ha prodotto un risultato del tutto anomalo in quanto il coefficiente di rivalutazione è risultato superiore al 148% rispetto alla media delle altre amministrazioni per le quali si attestava intorno al 20-35%.

I motivi dell'anomalia devono rinvenirsi:

(a) nella mancanza di leggi strutturali e permanenti destinate al finanziamento dell'ambiente (i finanziamenti sono stati sempre conferiti con leggi speciali di durata determinata e breve, con assegnazioni annualmente effettuate dalla legge finanziaria),

(b) dalla circostanza che le competenze trasferite alle Regioni erano già per la quasi totalità competenze svolte dalle Regioni in modo concertato e/o concorrente (è mutato il solo titolo giuridico delle attività senza comportare, di norma, l'attivazione di nuove strutture e procedure regionali),

(c) nel fatto che il 2000 (anno sul quale è stato calcolato il coefficiente di rivalutazione) ha visto un "picco" rilevante di risorse assegnate al Ministero dell'ambiente, assai più consistente degli anni precedenti ed anche del successivo 2001; il calcolo è quindi risultato anormalmente elevato nella rivalutazione.

L'accordo raggiunto ha previsto infatti una quota annuale di 815 mld da destinare alle Regioni, quota determinata applicando all'importo "storico" di risorse relative alle materie trasferite, pari a circa 313 mld, il coefficiente di rivalutazione che ha elevato l'importo a oltre 778 mld.

Inoltre, pur in assenza di specifiche funzioni correnti trasferite alle Regioni, per la circostanza sopra indicata della concorrenza delle funzioni stesse, è stato applicato un principio di congruità in base al quale il costo corrente attribuito alle Regioni è stato determinato in 36 mld annui.

Questo importo - rilevante rispetto alla media recente dei fondi annualmente attribuiti al Ministero dell'ambiente - è versato su un fondo globale assegnato alle Regioni ed è poi ripartito tra le stesse sulla base di criteri e parametri determinati in sede di concertazione.

Va peraltro precisato che, una volta assegnata la quota a ciascuna regione, non esistono vincoli nell'utilizzo della quota stessa, né alcun controllo da parte del Ministero del tesoro: può pertanto accadere che le quote di risorse finanziarie trasferite alle Regioni in conseguenza del trasferimento delle competenze in materia ambientale, siano in effetti utilizzate per interventi in altri settori.

3. Il rendiconto 2000: dati ed indicatori aggregati.

3.1. Caratteristiche peculiari delle politiche di spesa in materia ambientale.

Come ampiamente segnalato nel capitolo che precede, la concomitanza di fattori legislativi, organizzativi e amministrativi, per molti versi eccezionale, si è riflessa sulla stessa gestione finanziaria del 2000, così da determinare dati di consuntivo e indicatori contabili di non immediata lettura.

A ciò va aggiunto che la gestione della spesa in materia ambientale è da anni caratterizzata da peculiarità che la differenziano e la diversificano da quella delle altre Amministrazioni dello Stato.

Si deve, infatti, tenere presente che:

- dopo l'abbandono dell'esperienza dei Piani triennali di tutela ambientale (PTTA), non esiste più una normativa di spesa, basata su leggi permanenti, che preveda fondi per la realizzazione di interventi ambientali, sia nazionali che regionali;
- tutti i fondi appostati sul bilancio 2000, pertanto, si riferiscono a norme speciali, di durata circoscritta, o a rifinanziamenti concessi dalla legge finanziaria per l'anno di riferimento;
- oltre il 90% delle dotazioni finanziarie del Ministero sono impiegate per trasferimenti (correnti o, in misura maggiore, in conto capitale) a soggetti esterni ai quali, in definitiva, è affidato il compito di realizzare concretamente gli interventi ambientalistici programmati;
- le procedure per l'impegno dei fondi stanziati sono generalmente assai complesse, essendo sottoposte al vaglio di molteplici sedi istituzionali, soprattutto in relazione all'esigenza, operante fino a tutto il 2000, di "concertare" priorità ed interventi con le Regioni;
- le procedure di erogazione operano, per lo più, per stati di avanzamento degli interventi e, pertanto, i pagamenti vengono di norma effettuati con ampi sfasamenti temporali rispetto ai corrispettivi impegni di competenza ed agli stanziamenti.

Questi elementi concorrono nel determinare un'elevata discontinuità nelle serie storiche della spesa dell'Amministrazione e negli stessi indicatori contabili che dovrebbero rappresentare sinteticamente le capacità di realizzazione dei programmi di spesa.

E' infatti evidente che la mancanza di leggi permanenti di spesa - e quindi il ricorso a finanziamenti ciclici ed irregolari – rende difficile l'attuazione di una seria programmazione di medio periodo, che richiederebbe, invece, un quadro di risorse finanziarie predefinite.

Cosicché, ad un periodo iniziale (1987-1991) di crescita significativa delle dotazioni finanziarie ha fatto seguito un periodo (1992-1994) di forte flessione e successivamente una fase di recupero, ma in condizioni di minore certezza del quadro finanziario.

D'altra parte, la condizione imposta da cicli irregolari di finanziamento si riflette inevitabilmente sulle risultanze contabili, caratterizzate infatti da vaste oscillazioni negli importi e nei coefficienti relativi ai diversi principali momenti contabili; in sostanza, si alternano fasi di esaurimento delle risorse finanziarie, nelle quali tuttavia si concentra un'elevata attività di pagamenti riferibili ad impegni assunti in esercizi precedenti (non necessariamente con sfasamenti di un solo esercizio) e fasi di rialimentazione finanziaria nelle quali prevale l'attività finalizzata ad impegnare tempestivamente le risorse assegnate, mentre risulta molto ridotta la capacità di spesa in termini di cassa, in relazione ai meccanismi di erogazione sopra rammentati.

3.2 La spesa complessiva per la tutela dell'ambiente.

Le risorse finanziarie assegnate al Ministero dell'ambiente costituiscono una quota rilevante della spesa per finalità ambientali registrata nel Rendiconto generale dello Stato, ma una ricognizione complessiva deve considerare che funzioni e risorse di rilievo sono affidate anche ad altre amministrazioni statali.

A sua volta, la spesa statale per l'ambiente costituisce solo una parte delle risorse destinate al settore da parte delle Amministrazioni Pubbliche, come definite in sede di contabilità nazionale.

Limitando l'analisi alla spesa statale, le risultanze 2000 indicano che il Ministero dell'ambiente, con una dotazione (stanziamenti definitivi di competenza) di 3.260 mld, ha gestito circa il 58% delle risorse finanziarie complessivamente destinate alle politiche ambientaliste dal bilancio dello Stato. Una dotazione dell'ordine del 18% è stata attribuita al Ministero dei lavori pubblici nel comparto della "Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici". Una incidenza solo di poco inferiore (17%) presenta la gestione delle risorse ambientali di competenza del Ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica.

Quote notevolmente inferiori sono di pertinenza dei Ministeri delle politiche agricole e forestali, dei trasporti e navigazione, dei beni culturali.

Tale distribuzione delle risorse non si discosta sostanzialmente da quanto già verificato negli anni precedenti.

3.3 La spesa del Ministero.

Gli stanziamenti definitivi di competenza – già in forte lievitazione nel 1999 per le ragioni sopra ricordate – si sono assestati nel 2000 al di sopra dei 3.200 mld, con un aumento dell'1,2% rispetto all'anno precedente.

Gli impegni totali (su competenza e su residui) hanno, invece, segnato una riduzione di poco superiore al 3%, inferiore peraltro alla flessione dei pagamenti totali (-10,3%), sulla quale ha inciso in modo determinante la lunga fase di stallo amministrativo connessa sia all'avvio della nuova struttura organizzativa del Ministero sia all'attesa del previsto conferimento di funzioni alle Regioni in attuazione del d.lgs. n. 112 del 1998.

La limitata capacità di spesa, in presenza di una massa spendibile che ha superato i 5.500 mld, si è tradotta in una lievitazione consistente dei residui totali finali che raggiungono i 3.052 mld. E' da osservare, in proposito, che si sono ripetute le condizioni, già operanti negli anni precedenti, per la formazione di una quota non trascurabile di residui perenti (oltre 330 mld), i quali segnalano la sussistenza di un problema di futuro reperimento di risorse finanziarie di non agevole soluzione (Tavola 1).

Tavola 1

Ministero dell'ambiente – Rendiconto 2000

(in milioni)

	Stanziamenti definitivi di competenza	Massa spendibile	Autorizzazioni di cassa	Pagamenti totali	Residui totali finali	Residui perenti
Gestione dei rifiuti	445.714	601.933	462.041	274.313	301.875	22.349
Gestione delle acque reflue	682.316	1.025.694	653.759	446.390	552.003	103.186
Riduzione dell'inquinamento	530.817	1.720.452	949.111	401.686	1.255.118	110.166
Protezione della biodiversità	1.257.413	1.643.281	1.244.329	909.229	686.905	82.743
Ricerca e sviluppo per la tutela dell'ambiente	166.880	243.788	169.857	98.158	126.514	1
Altro	176.994	311.007	198.265	155.208	130.063	15.127
Totale Amministrazione	**3.260.134**	**5.546.155**	**3.677.362**	**2.284.984**	**3.052.478**	**333.572**

Alcune considerazioni emergono da un puntuale esame delle risultanze del rendiconto 2000 muovendo da alcuni indicatori contabili sintetici, che è utile porre a confronto con quelli di esercizi precedenti e, ove possibile, con gli analoghi indici relativi al totale della spesa statale.

Analizzando, in primo luogo, i dati aggregati riferiti all'intera amministrazione dell'ambiente, il consuntivo 2000 segnala:

- una "capacità di impegno" in linea con i valori rilevabili per l'intero bilancio dello Stato (circa il 91% sia nel rapporto tra impegni effettivi di competenza e stanziamenti sia nel rapporto tra impegni totali e massa impegnabile);
- un basso "coefficiente" di determinazione delle autorizzazioni di cassa, pari al 66% della massa spendibile, contro un valore pari a circa l'80% per il totale del bilancio dello Stato;
- una "capacità di spesa" del 62% (espressa dal rapporto tra pagamenti totali e autorizzazioni di cassa) assai inferiore rispetto alla media statale (80%), nonostante l'abbassamento del tetto delle autorizzazioni di cassa (si tratta, peraltro, di un indicatore assai mutevole per i fattori ciclici già ricordati: nel 1998 risultava pari al 68%, mentre nel 1999 era risalito al di sopra dell'80%);
- uno scarto sfavorevole anche nel rapporto tra pagamenti in conto competenza e impegni effettivi in conto competenza, pari a circa il 56% a fronte di un valore di circa il 75% per la spesa finale totale del bilancio statale;
- una minore velocità di smaltimento dei residui, espressa dal rapporto tra pagamenti in conto residui e residui iniziali (26,6% per il Ministero dell'ambiente, contro circa 45% per l'intero bilancio dello Stato);
- uno stock significativo di residui perenti, pari ad oltre l'11% della consistenza di fine 2000 dei residui passivi finali (Tavola 2).

Tavola 2

MINISTERO DELL'AMBIENTE - INDICATORI CONTABILI

	Impegni totali/massa impegnabile			Autorizzazioni di cassa/massa spendibile			Pagamenti totali/autorizzazioni di cassa			Pagamenti in c.competenza/impegni competenza			Pagamenti residui/residui iniziali		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Gestione dei rifiuti	78,6	94,3	90,9	64,0	72,5	76,8	69,2	82,9	59,4	62,3	66,3	53,1	25,6	34,4	24,1
Gestione delle acque reflue	95,4	98,5	94,2	60,7	75,1	63,7	84,4	81,3	68,3	70,7	67,4	44,4	37,1	45,9	41,8
Riduzione dell'inquinamento	86,5	97,8	87,2	42,9	49,6	55,2	59,1	78,3	42,3	19,8	45,4	37,6	27,6	30,2	17,0
Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici	56,3	89,6	94,0	78,0	79,5	75,7	66,8	84,4	73,1	39,4	71,0	63,5	62,2	55,4	28,7
Ricerca e sviluppo per la tutela dell'ambiente	96,7	93,6	83,7	73,8	65,3	69,7	81,9	93,5	57,8	42,9	50,6	27,4	86,8	79,4	68,1
Altro	83,0	83,8	79,2	72,5	67,5	63,8	56,6	62,5	78,3	37,8	45,3	52,4	44,7	38,3	46,6
Totale Amministrazione	**81,2**	**94,7**	**91,2**	**58,5**	**64,1**	**66,3**	**67,9**	**80,7**	**62,1**	**53,2**	**62,0**	**56,3**	**38,5**	**38,7**	**26,6**

4. Analisi delle spese per funzioni-obiettivo.

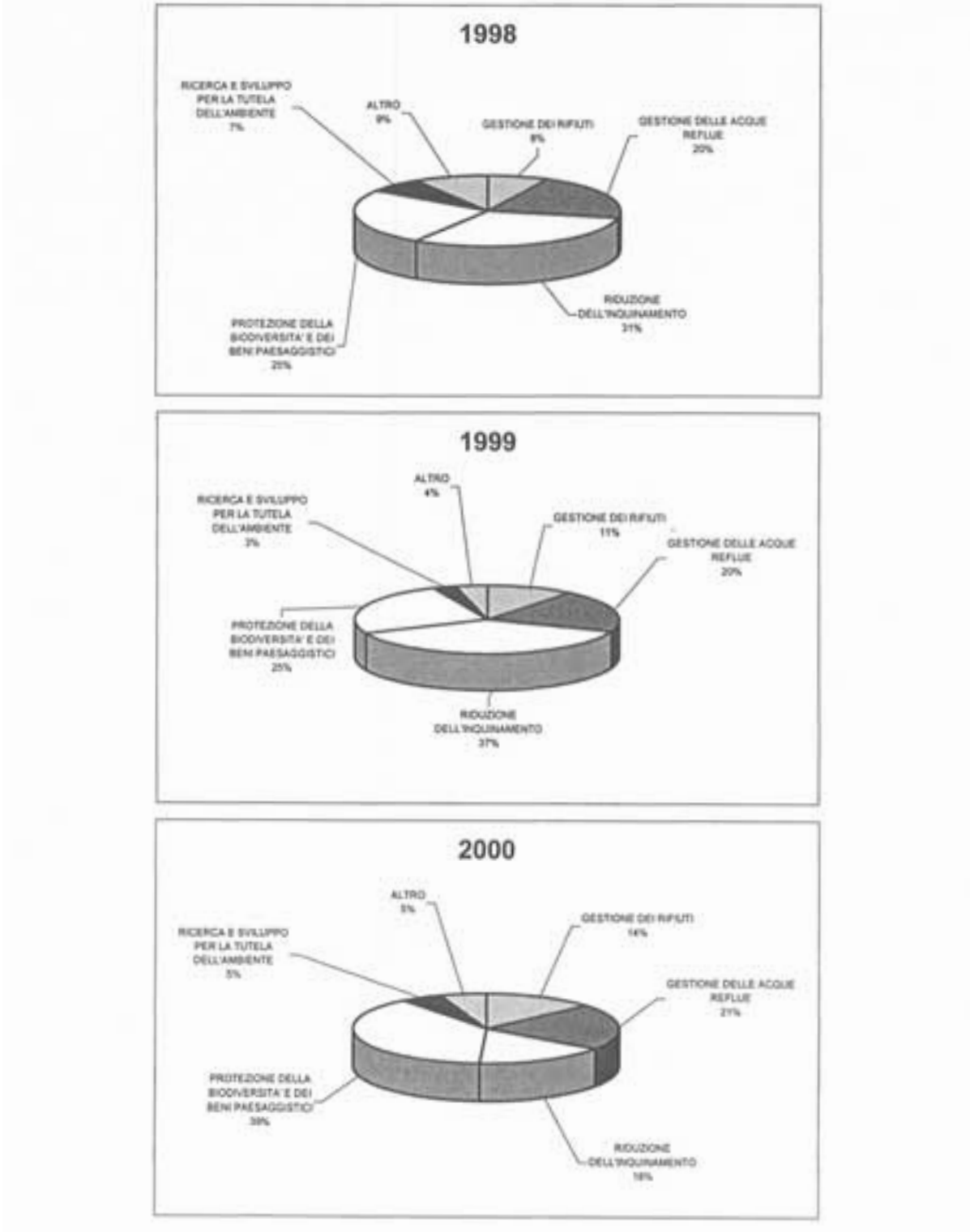
4.1 La ripartizione delle risorse.

La carenza di leggi di spesa pluriennali a finanziamento lineare si ripercuote anche sulla distribuzione delle risorse finanziarie tra i principali settori di intervento della politica di spesa ambientale. Se si osservano i dati di consuntivo relativi all'ultimo triennio, si evidenzia, infatti, una non trascurabile variabilità nella composizione della spesa gestita dal Ministero (Grafico 1).

Grafico 1

MINISTERO DELL'AMBIENTE: SETTORI DI INTERVENTO NEL TRIENNIO 1998-2000

(Composizione percentuale su stanziamenti definitivi di competenza)



Con riferimento alle cosiddette funzioni-obiettivo di 2^ livello, il rendiconto 2000 indica una prevalenza di stanziamenti di competenza nel settore della "Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici" (38,6% dei complessivi stanziamenti), seguito nell'ordine dai settori "Gestione delle acque reflue" (20,9%), "Riduzione dell'inquinamento" (16,3%), "Gestione dei rifiuti" (13,7%), "Ricerca e sviluppo" (5,1%) e dagli interventi non classificabili (5,5%).

Tale struttura della spesa non riflette, tuttavia, scelte programmatiche di medio periodo circa le priorità da assegnare alle diverse tipologie di interventi, quanto piuttosto l'andamento dei rifinanziamenti annuali.

Infatti, uno sguardo alla composizione degli interventi negli anni 1998 e 1999 pone in evidenza notevoli scarti rispetto all'articolazione del rendiconto 2000. In particolare, sempre con riguardo agli stanziamenti di competenza, nel 1998 e nel 1999 la funzione-obiettivo prioritaria appare essere stata quella intitolata alla "Riduzione dell'inquinamento" (con una dotazione di risorse superiore al 37% del totale in entrambi gli anni). Per il settore "Protezione della biodiversità" l'incidenza percentuale risulta assai inferiore rispetto al 2000 (14,4% nel 1998 e 25% nel 1999). Più regolare la situazione per le funzioni "Acque reflue" (15% nel 1998 e 19,8% nel 1999) e "Rifiuti" (9% nel 1998 e 10,8% nel 1999).

4.2 Gli indicatori contabili e finanziari.

L'applicazione alle funzioni-obiettivo degli indicatori contabili già richiamati con riguardo ai flussi aggregati del rendiconto del Ministero fornisce qualche elemento degno di segnalazione.

Si conferma, in primo luogo, lo scarto tra velocità di impegno delle risorse assegnate – in linea con l'esperienza delle altre Amministrazioni per tutto l'ultimo triennio e rilevabile con caratteri di sostanziale omogeneità in tutti i settori di intervento (funzioni-obiettivo) – e capacità di realizzazione in termini di cassa. Quanto alla gestione di cassa, va sottolineato che il basso coefficiente delle autorizzazioni di cassa (il rapporto tra queste e la massa spendibile) appare una caratteristica permanente del Ministero dell'ambiente, con valori compresi nel triennio tra il 58,5% e il 66,3% e, quindi, di un buon 25% inferiori al coefficiente adottato per la media della spesa statale. Su tale scostamento negativo sembra influire, in misura determinante, la gestione relativa alla funzione-obiettivo "Riduzione dell'inquinamento", nella quale il menzionato coefficiente si attesta intorno al 55% nel 2000, ma con valori ancora più bassi nel 1998 e nel 1999 (rispettivamente 42,9% e 49,6%).

Si tratta di una anomalia che, verosimilmente, trova le sue ragioni nella comprovata lentezza nel tradurre, in tale comparto, gli stanziamenti dell'anno e i residui accumulati in pagamenti. La fissazione di un limite giuridico-contabile alla cassa così contenuto non è, peraltro, sufficiente per consentire un pieno utilizzo delle autorizzazioni approvate: il rapporto tra pagamenti e autorizzazioni di cassa – pur oscillante nell'arco del triennio considerato – si mantiene largamente al di sotto dei valori prevalenti presso le altre Amministrazioni; ed anche per questo indicatore il settore "Riduzione dell'inquinamento" si segnala per scostamenti negativi rilevanti (42,3% nel 2000, contro 62,1% per la spesa complessiva del Ministero e 80% per il totale della spesa statale).

Un'analisi più approfondita consente di osservare che i peculiari ritardi nelle erogazioni di cassa relative agli interventi di disinquinamento riguardano tanto i pagamenti in conto competenza quanto i pagamenti in conto residui: rapportando i primi agli impegni di competenza assunti nell'anno di riferimento si rilevano valori bassissimi, compresi tra il 19,8% del 1998 e il 45,4% del 1999 (37,6% nel 2000), assai inferiori alla stessa media riferita al Ministero nel suo complesso; non diversamente, il rapporto tra pagamenti in conto residui e residui iniziali non supera mai, nel triennio, il 30% ma decrescendo fino al 17% del 2000.

Per le altre principali funzioni-obiettivo, la situazione appare meno nettamente definita. Così, si può osservare come il settore "Protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici" registri, in media, la più alta capacità di erogazione di cassa, derivante a sua volta da una uniforme maggiore "realizzazione" sia degli impegni dell'anno che dello stock di residui.

Appena meno positivi gli indicatori di spesa relativi alla funzione-obiettivo "Gestione delle acque reflue", che risultano, comunque, sempre migliori di quelli medi del Ministero, sia con riguardo al rapporto tra pagamenti totali e autorizzazioni di cassa sia scomponendo i pagamenti tra conto competenza e conto residui.

Nel settore "Gestione dei rifiuti" tutti gli indicatori sono sostanzialmente in linea con i valori medi dell'Amministrazione, anche se si segnala una bassa capacità di smaltimento dei residui accumulati.

5. Analisi delle spese per Centri di Responsabilità.

5.1 L'anomalia del 2000.

Come accennato in precedenza, l'esercizio 2000 è stato caratterizzato da due eventi che hanno determinato effetti di grande rilievo sulla gestione finanziaria dell'anno: l'attuazione del d.P.R. n. 549 del 1999 di riorganizzazione strutturale del Ministero e l'attuazione del federalismo amministrativo.

Sotto il primo aspetto, la lunga fase di messa in opera della riorganizzazione, che prevede l'articolazione del Ministero in dieci servizi in sostituzione dei precedenti otto Centri di Responsabilità, si è protratta fin quasi al termine dell'esercizio finanziario, ritardando – di conseguenza – la possibilità di attivare l'utilizzazione dei fondi assegnati attraverso l'approvazione dei programmi annuali di attività e l'attribuzione ai servizi della pertinente quota di risorse.

Sotto il secondo aspetto, l'attesa dell'attuazione del federalismo amministrativo – con il conseguente conferimento di funzioni e risorse alle Regioni – previsto per il 1 luglio 2000 e poi differito, ha introdotto un ulteriore elemento di incertezza e indeterminatezza nella gestione finanziaria dell'anno.

Si è, quindi, determinata una anomalia, con la attribuzione di un ingente importo di risorse finanziarie ad un Fondo unico di Gabinetto allocato interamente sull'U.P.B. destinata ai "Programmi di tutela ambientale" collocata nel Centro di Responsabilità dell'Ufficio di Gabinetto.

Il rendiconto finanziario dell'anno 2000, peraltro, è costruito con riferimento alla preesistente struttura organizzativa del Ministero, articolata in otto Centri di Responsabilità.

5.2 La ripartizione delle risorse.

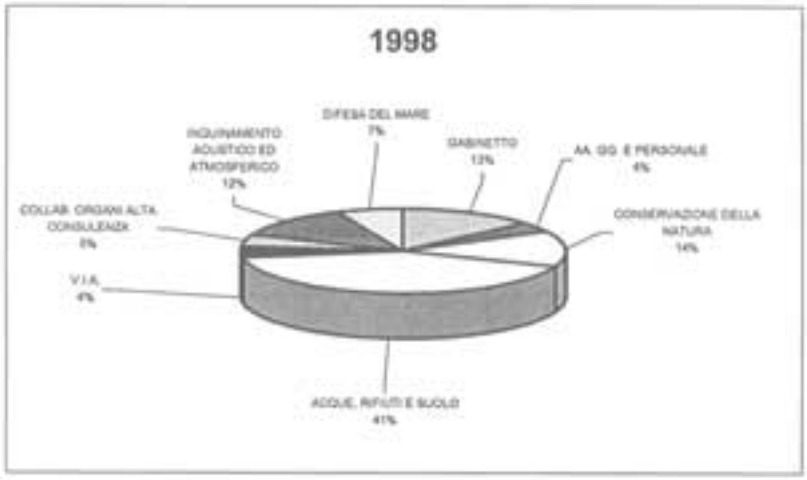
La conseguenza immediata di quanto ora ricordato è che l'analisi finanziaria per Centri di Responsabilità espone, per il 2000, dati di consuntivo del tutto anomali e quindi non confrontabili con le risultanze degli esercizi precedenti.

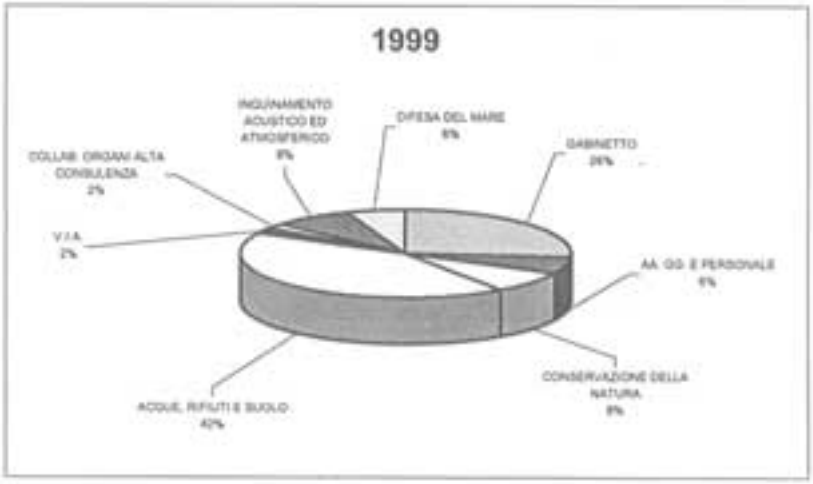
Infatti, oltre il 55% delle dotazioni finanziarie dell'anno risulta contabilmente attribuito al CDR "Gabinetto", che nel rendiconto del 1999 risultava, invece, assegnatario di circa il 26% degli stanziamenti definitivi di competenza (Grafico 2).

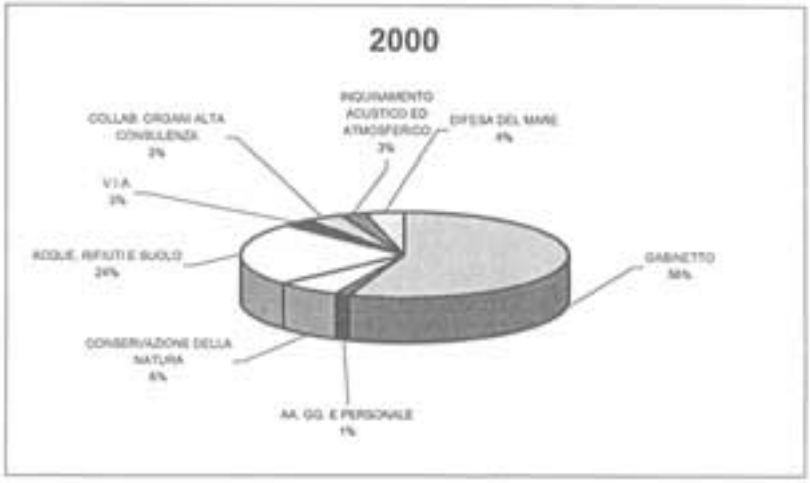
Grafico 2

MINISTERO DELL'AMBIENTE: CENTRI DI RESPONSABILITA' NEL TRIENNIO 1998-2000

(Composizione percentuale su stanziamenti definitivi di competenza)







A seguito della concentrazione di fondi sul Gabinetto, il CDR "Acque, rifiuti e suolo", normalmente destinatario della quota maggiore di risorse, risulta aver gestito direttamente, nel 2000, solo il 24% degli stanziamenti di competenza.

Quote di gran lunga inferiori – comprese tra l'1,4% (C.d.R. "Affari generali") e il 6,3% (C.d.R. "Conservazione della natura") – si registrano per gli altri Centri di Responsabilità.

La situazione appare lievemente meno squilibrata se, anziché agli stanziamenti, si fa riferimento ai pagamenti: il 40% dei pagamenti totali (in conto competenza e in conto residui) è, infatti, attribuibile al Gabinetto, mentre il 30% è stato effettuato sui fondi del C.d.R. "A.R.S." e il restante 30% sui fondi degli altri Centri di Responsabilità.

5.3 L'incrocio fra funzioni-obiettivo e Centri di Responsabilità.

Informazioni più affidabili possono essere tratte dall'incrocio del consuntivo per C.d.R. con quello per funzioni-obiettivo, poiché in tal modo si è in grado, in particolare, di verificare quale sia stata la destinazione ultima degli stanziamenti contabilmente allocati nel fondo unico di Gabinetto.

Da tali elaborazioni del consuntivo 2000 emerge che oltre la metà degli stanziamenti affidati al Gabinetto sono stati destinati alla funzione-obiettivo "protezione della biodiversità e dei beni paesaggistici" che – per effetto delle sole risorse in capo al Gabinetto – ha avuto a disposizione più del 30% degli stanziamenti di competenza del Ministero.

Utilizzando l'analisi fino al 4^ livello delle F.O. condotta dalla Corte dei conti si trae, inoltre, l'ulteriore informazione che la destinazione prevalente dei fondi ha riguardato gli interventi a tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico (oltre il 66% di tutta la dotazione assegnata dal Gabinetto alla funzione "protezione"), mentre quote omogenee pari, ciascuna, al 6,8 % sono state attribuite alle altre cinque funzioni di 4^ livello (fauna e flora, beni ambientali e paesaggistici, beni ambientali e paesaggistici delle aree depresse, parchi e aree naturali protette, parchi e aree protette delle aree depresse).

Quasi il 17% delle risorse del Gabinetto sono, poi, affluite alla funzione "riduzione dell'inquinamento", mentre un altro 26% è stato ripartito in quote uguali tra le funzioni-obiettivo "gestione dei rifiuti" e "gestione delle acque reflue".

Per completare l'analisi per Centri di Responsabilità e per funzioni-obiettivo, dopo aver esaminato le destinazioni finali degli stanziamenti affidati al Gabinetto (pari al 55,6% del totale del Ministero), si può rilevare che la quota attribuita direttamente al C.d.R. "A.R.S." (pari al 24% del totale stanziamenti) risulta essere destinata, in misura preponderante, alla gestione delle acque reflue che assorbe più della metà delle dotazioni del C.d.R. "A.R.S."; circa un quarto di dette dotazioni sono, poi, attribuibili agli interventi in materia di rifiuti e un po' più del 15% alle azioni dirette alla riduzione dell'inquinamento.

Il C.d.R. "Conservazione della natura" ha gestito, nel 2000, in modo diretto poco più del 6% degli stanziamenti di competenza del Ministero, quasi per intero concentrati nella funzione-obiettivo "protezione della biodiversità" e, in particolare, per interventi relativi ai parchi. E' agevole rilevare che, integrando le assegnazioni dirette con quelle derivanti dalla intermediazione dei fondi di Gabinetto, tale funzione-obiettivo risulterebbe aver gestito oltre il 36% del totale degli stanziamenti di competenza dell'Amministrazione.

E' ancora da segnalare la quota di risorse di pertinenza del C.d.R. "Collaborazione agli organi di alta consulenza", pari al 3,8% del totale stanziamenti, quasi del tutto destinate a studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite.

Di minore rilievo, infine, è l'ammontare e le destinazioni di risorse di competenza degli altri Centri di Responsabilità.

6. Analisi dell'attività per Centri di Responsabilità dopo il nuovo assetto amministrativo.

Per quanto precedentemente esposto non risulta possibile dare una adeguata valutazione sul perseguimento degli obiettivi fissati dalla normativa (posta ai diversi livelli) da parte dei Centri di Responsabilità; ci si deve, pertanto, limitare ad un referto descrittivo delle attività effettuate nel corso dell'anno dalle vecchie e dalle nuove strutture ministeriali.

A ciò va aggiunto – era già stato rilevato nella relazione del precedente anno – che il Servizio di controllo interno non ha esercitato le funzioni assegnate dalle norme generali (il regolamento che ne disciplina le attribuzioni è stato emanato nel novembre 1999, mentre il Servizio era stato istituito nell'aprile 1997), cosicché gli strumenti per pervenire al controllo di regolarità e di gestione dei risultati dell'azione amministrativa si rivelano del tutto inadeguati.

6.1 Consistenza del personale e relativa spesa.

Vanno premessi alcuni cenni sulla consistenza del personale dell'Amministrazione, sulla spesa e sulla gestione del medesimo.

Il personale in servizio presso il Ministero risulta di 605 unità con una diminuzione di 13 dipendenti rispetto al 1999; al 31.12.97 la dotazione era invece di n. 514 dipendenti.

A seguito della riforma del Ministero il numero del personale dirigente è notevolmente aumentato passando a 42 unità (29 in precedenza), con incremento della relativa spesa pari a lire. 6.184.378.000 (nell'anno precedente lire 4.837.000.000).

L'applicazione dei contratti di lavoro part-time ha riguardato n. 57 dipendenti, con risparmio di spesa per 518 milioni.

Ai corsi per la riqualificazione dei dipendenti sono stati ammessi 200 partecipanti con una spesa sostenuta di lire 317. 860.000.

E' stata data tempestiva diffusione, da parte del Servizio AA.GG., alle norme sull'anagrafe degli incarichi per i pubblici dipendenti, con invio agli altri servizi del Ministero sia della relativa normativa che delle circolari emanata dalla Presidenza del Consiglio; in particolare si è provveduto agli adempimenti di cui alla circolare n. 5 del 1998 con la trasmissione dei dati forniti dai servizi interessati.

Per quanto riguarda la contrattazione integrativa collettiva, va evidenziato che con l'accordo del 10 aprile 2000 è stato disposto l'utilizzo del 40% del Fondo unico di Amministrazione, pari a lire 1.195.312.000: di queste lire 869.543.231 sono state destinate al pagamento del compenso denominato "miglioramento della produttività collettiva" e lire 325.770.000 (effettivamente attribuite nel novembre 2000) per l'attribuzione dello sviluppo economico "posizioni super" (completamente a carico del FUA). L'attuazione di detto istituto ha comportato un incremento teorico delle retribuzioni di lire 303.718.000 con una spesa effettiva di lire 261.566.000 e ciò per effetto del riassorbimento dei miglioramenti economici degli assegni ad personam.

Il 26 febbraio 2001 è stato stipulato il contratto integrativo del personale del Ministero concernente il periodo 1° gennaio 1998 – 31 dicembre 2001.

6.2 Servizio per lo sviluppo sostenibile.

Il Servizio per lo Sviluppo Sostenibile, con funzioni di indirizzo e regolazione, ha come compito specifico la promozione dello sviluppo sostenibile, la sorveglianza, il monitoraggio dei valori ed il controllo della sicurezza.

Relativamente alla promozione, al coordinamento di programmi ed ai progetti per lo sviluppo sostenibile - con particolare riferimento alla definizione di misure di incentivazione economico fiscale, alla definizione e alla promozione di indicatori di ecosostenibilità delle politiche di settore per il sostegno delle attività produttive, per i trasporti, per la realizzazione di reti infrastrutturali, nonché alla promozione di accordi volontari con soggetti pubblici e privati –

si è avviato il "Progetto agende 21 locali", con un impegno di spesa lire 25.000.000.000 .

Nelle sedi internazionali è stato assunto un ruolo attivo nell'elaborazione di documenti rilevanti per la definizione delle politiche per lo sviluppo sostenibile. In particolare, il Servizio ha affrontato le questioni relative alla partecipazione dei cittadini all'elaborazione dei vari processi decisionali e alla diffusione delle informazioni di carattere ambientale (UNEP); ha seguito il processo di definizione delle strategie comuni dei Paesi membri (OCSE) rispetto ai temi della sostenibilità (con l'approfondimento del processo di integrazione fra economia e ambiente e tra mercato e ambiente) e della scelta di obiettivi e di strumenti per la realizzazione delle politiche del settore. A livello di Unione Europea si sono poi realizzate attività preparatorie per la partecipazione dell'Unione alle attività della Commissione per lo Sviluppo Sostenibile (CSD) delle Nazioni Unite.

Il Servizio infine ha partecipato al negoziato per consentire al Consiglio dell'UE di mettere a punto la proposta di decisione che approverà il sesto Programma di Azione Ambientale (6° EAP) ed ha provveduto al coordinamento delle attività per la definizione delle necessità ambientali nell'ambito dell'iniziativa comunitaria INTERREG III ed alla gestione del programma Life Ambiente.

Per ottimizzare l'impiego delle risorse comunitarie nel contesto nazionale si è resa necessaria l'analisi del bilancio comunitario al fine di pervenire ad un inventario delle risorse disponibili per lo sviluppo sostenibile.

Nell'ambito della generale programmazione dei fondi strutturali 2000 – 2006, e più specificamente in particolare, per quanto riguarda il programma operativo nazionale "Assistenza tecnica", si è provveduto ad impegnare in favore del Formez la somma di lire 12.192 milioni (E.F. 2000, cap. 7802).

Sono state anche stipulate convenzioni per attività di consulenza, sempre nell'ambito del QCS 2000-2006, con una spesa totale di lire 2.000 milioni.

Per la promozione e l'attuazione delle iniziative per l'informazione, l'educazione e la formazione in campo ambientale, nonché per le incentivazioni alle Città sostenibili ed alle Città sostenibili delle bambine e dei bambini, sono giunti a termine i progetti iniziati dal Servizio VIA con contemporanea assunzione di nuove iniziative editoriali, informative ed educative.

Il 31/01/2001 è stata presentata la 4° Relazione sullo Stato dell'Ambiente (art. 1 comma 6 legge n. 349 del 1986) la cui elaborazione ha comportato la spesa di lire 158.956.500 ed impegnato la somma di lire 691.144.000.

Nella determinazione degli obiettivi prioritari di ricerca scientifica nel campo della tutela ambientale e di individuazione dei canali di finanziamento, delle procedure di affidamento degli incarichi, di elaborazione e di attuazione dei relativi progetti di ricerca il Servizio ha vigilato sull'esecuzione di n. 17 progetti di ricerca in materia ambientale. L'attività era prevista dal Piano triennale per Tutela ambientale 1994-1996 e l'importo complessivo dei progetti è stato pari a lire 14.528 milioni. Nel secondo semestre 2000 il Servizio ha poi liquidato lavori per lire 511 milioni. A fine dicembre 2000 i citati progetti potevano essere considerati complessivamente ad uno stato di avanzamento lavori pari a circa il 70%.

Sono inoltre in corso di assegnazione 4.672 milioni, residui del Piani triennali di tutela ambientale (PTTA) 1994-1996, destinati a nuovi progetti di ricerca presentati da Enti pubblici ed Università.

Per quanto concerne il supporto tecnico e organizzativo alle attività del Consiglio Nazionale per l'Ambiente ed il riconoscimento delle Associazioni aventi finalità ambientali è stata effettuata la ricognizione dei requisiti di tutte le Associazioni ambientaliste richiedenti il riconoscimento ai sensi dell'articolo 13 della legge 349 del 1986. Sulla base di tale attività risultano già riconosciute, al momento, 31 associazioni mentre le istanze di riconoscimento in istruttoria sono 48.

6.3 Servizio per la protezione internazionale dell'ambiente.

Come era stato già evidenziato nella precedente relazione i problemi relativi alla salute dell'ambiente rivelano la loro complessità e la loro urgenza, oltreché a livello nazionale, con maggior evidenza a livello internazionale, talché può fondatamente parlarsi di una "globalizzazione" degli interessi e delle risorse, che riguardano emergenze ormai definibili di livello mondiale.

Proprio per rispondere a tale scopo con la riforma del Ministero è stato istituito il Servizio per la protezione internazionale dell'ambiente con il compito di coordinamento per la elaborazione delle convenzioni, dei protocolli, delle direttive e dei regolamenti da adottarsi nelle sedi internazionali; di predisposizione dell'indirizzo unitario a cui i rappresentanti ministeriali devono attenersi nei contatti esterni; di coordinamento per la partecipazione pubblica e privata ai meccanismi finanziarie di cooperazione internazionale; di approntamento degli strumenti per il recepimento degli atti comunitari ed internazionali con successivo controllo e monitoraggio dell'attuazione degli stessi.

Detto Servizio ha fornito notizie sull'attività svolta, costituita principalmente dalla partecipazione dei diversi responsabili alle conferenze e gruppi di lavoro presso gli organismi internazionali.

6.4 Servizio per la valutazione dell'impatto ambientale.

Nell'ambito dell'esercizio della funzione di prevenzione e risanamento delle risorse naturali il Servizio cura ogni adempimento per il funzionamento della Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale, coordina e fornisce supporto tecnico alle altre amministrazioni ed in generale promuove l'uso di tecnologie pulite relativamente alle sostanze pericolose per la conservazione dell'ambiente. Il regolamento di organizzazione del Ministero ha modificato in maniera significativa le funzioni ed i compiti del preesistente Servizio VIA con attribuzione al nuovo di altre competenze e contestuale trasferimento di attività al Servizio per lo Sviluppo Sostenibile ed al Servizio per la difesa del territorio.

Di seguito si indicano gli obiettivi prioritari fissati dal Ministro con il decreto già in precedenza citato: (a) razionalizzazione e potenziamento del funzionamento della procedura di valutazione d'impatto ambientale; (b) coordinamento e supporto alle attività di Ecolabel e del regolamento EMAS; (c) promozione ed attuazione delle iniziative di promozione delle tecnologie pulite e di sistemi di gestione ambientale, con particolare riferimento alla promozione e alla gestione del marchio nazionale di qualità ambientale; (d) promozione ed attuazione delle iniziative di supporto e coordinamento della valutazione integrata degli inquinamenti; (e) promozione ed attuazione delle iniziative per la valutazione del rischio ambientale derivante dalla introduzione di organismi geneticamente modificati, in coordinamento con gli altri Servizi interessati; (f) supporto tecnico ed organizzativo alla partecipazione del Ministero al CIPE, alle Conferenze Stato-Regioni, Stato-Città ed Unificata ed alle altre sedi di confronto e codecisione di Governo e di raccordo con le Autonomie territoriali e locali.

Essendo molto ponderosa la documentazione inviata sull'attività svolta dal Servizio ci si deve limitare ad evidenziare i risultati che sembrano più significativi.

Nel corso dell'esercizio 2000 la Commissione VIA ha reso n. 58 pareri di compatibilità ambientale e sono stati emanati dal Servizio n. 52 decreti interministeriali di compatibilità ambientale che hanno riguardato, tra l'altro, la nuova linea ferroviaria AV-AC Torino-Milano, il "terzo valico" della Milano-Genova, il porto di Genova e quello di Ravenna, gli impianti di EVC e di Enichem a Marghera, l'acciaieria integrata Ilva di Cornigliano, le centrali per la produzione di energia elettrica di Chivasso e di Milazzo; alcuni tronchi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Relativamente alle procedure straordinarie di valutazione ambientale su richiesta del

Ministro, per lo più connesse ad ordinanze di protezione civile, vanno senz'altro ricordate l'emergenza rifiuti della Campania con il parere sull'impianto di produzione del C.d.R. di Casalduni; l'emergenza acque della Sicilia, nell'ambito della quale è stata condotta a termine la procedura di VIA sulla diga di Blufi, l'emergenza depurazione delle acque reflue del Comune di Milano con il parere sui depuratori di Milano sud, di Nosedo e, in parte, di Peschiera Borromeo.

Con la predisposizione delle "Linee Guida" per la redazione degli studi di impatto ambientale si è inteso: (a) aggiornare i contenuti e metodi di redazione degli studi di impatto ambientale al nuovo quadro normativo in materia di legislazione ambientale, di progettazione e approvazione delle opere pubbliche e di funzionamento della conferenza dei servizi; (b) migliorare la qualità e la completezza degli studi di impatto necessari alla valutazione; (c) rendere esplicite le regole della valutazione di impatto ambientale, riducendone - per quanto possibile - i margini di discrezionalità.

In applicazione dell'art. 27 della legge n. 136 del 1999 (contributi dello 0,5 per mille) sono state anche avviate le procedure di assegnazione dei fondi sul capitolo di competenza per n. 14 versamenti effettuati per altrettanti progetti di opere di competenza statale, il cui importo supera il valore di 100 mld.

Atteso che la certificazione ambientale - della quale i sistemi europei Ecolabel ed Emas costituiscono la punta più avanzata - è divenuta uno degli strumenti chiave (favorisce la collaborazione delle aziende e sviluppa comportamenti volontari di responsabilizzazione dei produttori e dei consumatori nei confronti della qualità dell'ambiente) si è reso necessario, da una parte, intensificare e razionalizzare sia l'attività di supporto ai compiti del Comitato Ecolabel-Ecoaudit che i processi produttivi (Emas) e, dall'altra, sviluppare l'attività di coordinamento e promozione finalizzata alla diffusione dell'uso degli strumenti di certificazione nelle politiche generali e settoriali.

In tale ambito si è giunti all'ampliamento del protocollo d'intesa con Unicredito, siglato nel 1999 per la promozione dell'Emas di filiera, che comporta l'impegno volontario dello stesso Unicredito e di un discreto numero di grandi aziende per la formazione di un "fondo di rotazione", destinato a prestiti agevolati alle aziende "dell'indotto" delle aziende promotrici, per consentire gli studi e gli interventi necessari per la registrazione Emas, al fine di ottenere la certificazione Emas dell'intera filiera produttiva. E' stato pure sottoscritto un protocollo d'intesa con l'Istituto Nazionale di Credito Agrario (Inca-Monte dei Paschi di Siena) per l'istituzione di un fondo (100 mld) destinato al credito agevolato per la registrazione EMAS delle industrie agricole, agro-alimentari e agro-industriali di piccole e medie dimensioni nonché per la realizzazione delle innovazioni tecnologiche di prodotto e di processo ad essa connesse.

Per la promozione di tecnologie pulite, settore nel quale l'Italia manifesta ritardi rispetto alle esperienze europee, si è provveduto con l'attività di formazione, con la predisposizione di un regolamento per l'istituzione del marchio di qualità ecologica e con la definizione di politiche di "acquisto ambientalmente responsabile" da parte della pubblica amministrazione.

Va rilevato infine che non ha trovato completa attuazione il d.lgs. n. 372 del 1999 che recepisce – peraltro solo parzialmente – la direttiva 96/61CE relativa alla "prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento" (IPPC), fissando le modalità per la "autorizzazione ambientale integrata" degli impianti esistenti. La direttiva si pone l'obiettivo di prevenire e ridurre l'inquinamento attraverso l'adozione sistematica delle migliori tecniche disponibili, l'uso efficiente dell'energia, la minimizzazione dei rifiuti, la prevenzione del rischio e il ripristino dei luoghi al cessare delle attività.

6.5 Servizio inquinamento atmosferico e rischi industriali.

Rientrano nelle competenze del Servizio le attività per la tutela dall'inquinamento atmosferico, dall'inquinamento acustico, dall'inquinamento da campi elettromagnetici e dai rischi di rilevanti incidenti derivanti da attività industriali.

Per quanto concerne il settore inquinamento atmosferico ed acustico - nell'ambito del programma triennale 94/96 - il programma "Aree Urbane", approvato con delibera CIPE con un finanziamento pari a 250 mld prevede per l'inquinamento atmosferico l'elaborazione dei piani regionali di tutela della qualità dell'aria; l'ottimizzazione delle reti di rilevamento dell'inquinamento atmosferico e acustico; la promozione dei mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale; il controllo e la riduzione del traffico privato nei centri urbani; la forestazione urbana e per la parte dell'inquinamento acustico i piani comunali di risanamento acustico; la realizzazione di barriere acustiche. Tale programma ha subito notevoli rallentamenti dovuti ai ritardi nella presentazione dei progetti e nella realizzazione degli interventi, causati non solo dalla continua riorganizzazione dei settori interessati dei Comuni o Regioni, ma anche – pure se in misura minore - dalle problematiche determinate dal protrarsi oltre i termini previsti delle procedure di gara nonché dall'adeguamento e dalla rimodulazione dei progetti resi necessari a seguito di novità tecniche o normativo-amministrative intervenute in corso d'opera.

In ogni modo, a fine anno finanziario 2000, a fronte di uno stanziamento di competenza per gli interventi dell'inquinamento atmosferico di lire 211.270.000.000, le somme totali pagate ammontano a lire 104.738.898.182, a cui si aggiungono le somme derivanti dalla legge n. 549 del 1995, di lire 58.362.000.000 per un totale complessivo di lire 163.100.898.182 di lire pari al 77,20% del trasferito.

Come è noto con il d.lgs. n. 112 del 1998 il menzionato Programma triennale per la tutela dell'ambiente è stato soppresso con la previsione di criteri e modalità per il trasferimento. In proposito già sono stati stipulati accordi con le Regioni per la parziale riprogrammazione delle risorse.

Per quanto relativo agli interventi nelle aree ad elevato rischio di crisi ambientale procede la realizzazione dei Piani di disinquinamento di Taranto e Brindisi rispettivamente per l'importo di lire 48.228.000.000 e di lire 74.204.000.000.

Tali Piani contengono una serie di interventi la cui attuazione è demandata a soggetti pubblici e privati. Dato che le tematiche ambientali sulla qualità dell'aria, afferenti alla pubblica amministrazione, sono legate essenzialmente ai compiti istituzionali del controllo, gli interventi a carico del Ministero finanziati nei piani riguardano, in modo praticamente esclusivo, la realizzazione di sistemi di monitoraggio.

Allo stato, l'attuazione dell'intervento riguarda due specifiche sezioni del progetto costituite dal sistema di monitoraggio e dal sistema per il controllo del trasporto di merci pericolose. In particolare, all'interno del piano di Brindisi, è prevista un'azione in fase di completamento per eliminare una fonte di inquinamento atmosferico da polveri di amianto, proveniente da un grande manufatto di proprietà pubblica, sito nell'area portuale di Brindisi per un importo di lire 1.800 milioni.

Le azioni positive previste nei piani, mirate al miglioramento della qualità dell'aria, sono invece a carico dei soggetti privati, in quanto responsabili diretti dell'inquinamento riscontrato.

Nel quadro di contenimento e riduzione dell'inquinamento derivante dal traffico veicolare il Servizio, con la collaborazione dei Comuni ha predisposto dei progetti per la "mobilità sostenibile nelle aree urbane", con la previsione delle domeniche ecologiche, di incentivazioni per la conversione dei veicoli a metano, dei piani degli spostamenti casa-lavoro di incentivazione dell'uso collettivo delle autovetture, di rinnovo del parco automobilistico pubblico con veicoli a basso impatto ambientale.

Per il progetto "Sostenibilità ambientale nelle isole minori" - che ha come obiettivo, tra l'altro, la realizzazione di iniziative in grado di assicurare una gestione compatibile delle risorse locali nelle isole minori, mirata all'utilizzo di energetiche rinnovabili ed allo sviluppo di una mobilità turistica e residenziale sostenibile - è stato stipulato un accordo di programma Ministero/Ancim (Associazione nazionale comuni isole minori) che prevede un complesso di interventi, alcuni dei quali finalizzati alla realizzazione di impianti alimentati da fonti

rinnovabili e dello sviluppo di una mobilità che utilizzi veicoli a basso impatto ambientale, servizi o sistemi di trasporto innovativo.

Gli interventi relativi al risparmio energetico e all'introduzione di tecnologie da fonte rinnovabile riguardano l'utilizzo di collettori solari termici a bassa temperatura per la produzione di acqua calda sanitaria, riscaldamento dell'acqua delle piscine, impiego di tecnologie fotovoltaiche eoliche, biomasse, dissalazione con tecnologie che impieghino fonti rinnovabili di energia e tecnologie innovative.

Gli interventi relativi alla mobilità sostenibile sono finalizzati all'introduzione di veicoli a minimo impatto ambientale, alla progettazione e realizzazione dei servizi flessibili di trasporto collettivo, all'utilizzo plurimo dei veicoli di proprietà delle amministrazioni o delle aziende pubbliche.

Il Servizio infine è stato impegnato nella incentivazione su tutto il territorio nazionale della tecnologia volta al rinnovamento delle fonti di energia, con l'approvazione di piani di finanziamento per l'installazione sugli edifici pubblici e privati di tetti fotovoltaici e solari termici.

6.6 Servizio per la gestione dei rifiuti e per le bonifiche.

Il Servizio è anch'esso inserito nell'area funzionale per la prevenzione ed il risanamento delle risorse naturali dagli inquinamenti.

In particolare, cura la gestione ed il recupero a fini di riciclaggio di ogni tipo di rifiuto, promuove la raccolta differenziata degli stessi, provvede alla bonifica ed al ripristino ambientale dei siti contaminati, provvede ad assicurare la prevenzione dal danno ambientale.

Nel corso dell'anno 2000 è proseguita l'attività di predisposizione dei decreti di attuazione del d.lgs. n. 22 del 1997 e delle direttive comunitarie, con l'adozione di norme ispirate a criteri capaci di soddisfare la necessità di ridurre il ricorso allo smaltimento finale (in particolare in discarica), privilegiando la riduzione della produzione dei rifiuti nonché il recupero di materia ed energia dai rifiuti stessi.

I decreti attuativi riguardano: (a) le procedure semplificate per il recupero dei rifiuti non pericolosi; (b) la gestione dei rifiuti contenenti amianto che è organizzata tenendo conto delle novità introdotte a livello comunitario in materia di discariche; (c) l'individuazione dei criteri qualitativi e quantitativi per l'assimilazione dei rifiuti speciali ai rifiuti urbani ai fini della raccolta e dello smaltimento, in ottemperanza all'art. 18 comma 2 del d.lgs. n. 22 del 1997; (d) il trattamento biologico dei rifiuti a matrice organica che deve attenersi alle linee guida contenute nella specifica direttiva della Commissione Europea.

Allo studio sono anche le problematiche per l'utilizzazione agricola dei fanghi di depurazione, il recupero in agricoltura dei rifiuti biodegradabili, la disciplina dei fertilizzanti.

Per l'attuazione del programma stralcio di cui alla legge n. 334 del 1997, relativamente agli interventi in materia di amianto, risulta che la Commissione tecnico-scientifica ed il Servizio hanno esaminato i progetti esecutivi predisposti dai soggetti ammessi a finanziamento con una anticipazione di spesa già corrisposta pari al 70%.

Con il protocollo Ministero ambiente/ANCI/CISPEL (sistema integrato per lo smaltimento dei beni durevoli) è stata prevista la realizzazione sul territorio nazionale di 12 piattaforme ecologiche-ambientali per lo stoccaggio dei materiali dannosi, con successiva trasformazione degli stessi anche a fini di recupero per una spesa a carico dello Stato di lire 9.900.000 milioni (Tabella 1).

Tabella 1

COMUNE BENEFICIARIO

COMUNE	PROVINCIA	REGIONE
Torino	Torino	Piemonte
Milano	Milano	Lombardia
S. Giorgio di Nogaro	Udine	Friuli Venezia Giulia
Carpi	Modena	Emilia-Romagna
Livorno	Livorno	Toscana
Spoleto	Perugia	Umbria
Roma	Roma	Lazio
Salerno	Salerno	Campania
Giulianova	Teramo	Marche
Crispiano	Taranto	Puglia
Messina	Messina	Sicilia
Oristano	Oristano	Sardegna

L'accordo Ministero/ENEA prevede poi una serie di interventi articolati in schede-progetto che sono state rimodulate a seguito della riorganizzazione delle strutture dirigenziali-generali dell'Amministrazione (Tabella 2).

Tabella 2

ACCORDO DI PROGRAMMA ENEA

Accordo di programma 25 nov. 1998	Ripartizione percentuale	Finanziamento totale	Attribuzione RIBO	Anticipazione 10%	Attribuzione TAI	Anticipazione 10%
Prog. 3.1 - Adempimenti D.Lgvo 22/97	100% RIBO	2.616.000.000	2.616.000.000	261.600.000	0	0
Prog. 4.1 - Bonifica Aree inquinate	65% RIBO - 35%TAI	1.497.000.000	973.000.000	97.300.000	524.000.000	52.400.000
Prog. 4.2 - Degrado Bagnoli e Camapania	100% TAI	2.245.000.000	0	0	2.245.000.000	224.500.000
Prog. 5.2 - Sostegno ambientale Isole Minori	55% RIBO - 45% TAI	4.828.000.000	2.655.000.000	265.500.000	2.173.000.000	217.300.000
Totale		**11.186.000.000**	**6.244.000.000**	**624.400.000**	**4.942.000.000**	**494.200.000**

Oltre a quelli citati sono stati stipulati molti "accordi di programma" con soggetti pubblici e associazioni private per la gestione di particolari categorie di rifiuti e numerosi altri sono in corso di preparazione (Tabella 3).

Tabella 3

ACCORDI DI PROGRAMMA (E PROTOCOLLI D'INTESA) IN PREPARAZIONE

SOGGETTI	FINALITA'	DATA DI CONCLUSIONE e/o STATO DEL PROCEDIMENTO	DURATA PREVISTA
Accordo di Programma Quadro Ministero dell'Ambiente, Ministero del Tesoro, Regione Lombardia (nell'ambito dell'Intesa istituzionale di Programma)	Interventi di risanamento e salvaguardia ambientale nel territorio lombardo	In corso di sottoscrizione	Fino al completamento degli interventi previsti
Protocollo d'intesa Ministero dell'Ambiente, Ministero dell'Industria del Commercio ed Artigianato Unioncamere	Avvio sperimentazione borsa telematica per il recupero dei rifiuti, dei materiali recuperati dai rifiuti e relative tecnologie	Perfezionamento in fase si conclusione	18 mesi
Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, CONAI, Coldiretti, CIA, Confagricoltura, Federchimica, Agrofarma, Agriteam, Compag, Assocap, Unacop	Gestione dei rifiuti di imballaggio di prodotti fitosanitari	In fase istruttoria di avanzata	3 anni
Protocollo d'intesa Ministero dell'Ambiente Assocostieri	Approvazione linee guida d'indagine delle matrici ambientali eventuali, finalizzate agli interventi di bonifica	In fase di perfezionamento	Senza termine
Protocollo d'intesa Ministero dell'Ambiente, Ministero della Difesa	Collaborazione tra Ministero dell'Ambiente e Ministero della Difesa in campo ambientale	Istruttoria in corso	Senza termine
Accordo di programma Ministero dell'Ambiente, ministero della Difesa	Attuazione interventi di messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati della Difesa	Istruttoria avviata ed in corso di espletamento	Da stabilire
Protocollo d'intesa Ministero dell'Ambiente, Ministero dell'Industria del Commercio ed Artigianato , Ministero della Sanità, Unione Petrolifera Assopetroli, Consorzio Grandi Reti	Coordinamento degli interventi di ammodernamento rete nazionale della distribuzione dei carburanti, con gli interventi di bonifica dei punti vendita carburanti	In corso di perfezionamento	Senza termine
Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Ministero dell'Industria del Commercio ed Artigianato , Ministero della Sanità, Unione Petrolifera Assopetroli, Consorzio Grandi Reti		Istruttoria avviata ed in corso di espletamento	Da stabilire
Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Ministero dell'Industria del Commercio ed Artigianato, Gruppo Esselunga S.p.A.	Diminuzione della produzione e recupero rifiuti di imballaggio	Istruttoria in fase di avvio	Da stabilire
Accordo di Programma Quadro Ministero dell'Ambiente, Ministero del Tesoro, Regione Sardegna (nell'ambito della Intesa Istituzionale di Programma)	Gestione rifiuti e Bonifica siti inquinati	Istruttoria in corso attraverso le commissioni paritetiche settoriali	

Per quanto riguarda il progetto ambiente finanziato dal CIPE con delibera 17 marzo 1998, il Ministero ha così ripartito le risorse assegnate: 40.000 milioni per le infrastrutture, 5.000 milioni per le attività di formazione, 500 milioni per le attività di coordinamento affidate all'ENEA, 1.150 milioni per il recupero ed il riuso degli abiti usati.

Il Servizio ha documentato lo stato degli interventi relativi all'applicazione della legge 24.2.1992, n. 225 relativa allo stato di emergenza dichiarato ai sensi dell'art. 4 della stessa normativa (Regione Campania, Regione Puglia, Regione Sicilia, Regione Calabria, Roma e Provincia).

In tema di bonifiche è stato adottato il d.m. n. 471 del 1999, attuativo dell'art. 17 del d.lgs. n. 22 del 1997, che ha definito i criteri, le procedure e le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale dei siti inquinati, mediante accordi di programma, qualora la bonifica interessi una pluralità di siti collocati sul territorio nazionale.

Come è noto, la legge n. 426 del 1998 ha anche previsto l'adozione di un "programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale" con il concorso finanziario pubblico, da adottarsi d'intesa con la Conferenza Stato/Regioni, previo parere delle competenti commissioni parlamentari. Nel corso del 2000 è stata effettuata solo l'attività propedeutica all'approvazione del Programma che – nonostante alcune Regioni non abbiano adottato i piani di bonifica delle aree inquinate - ha tuttavia permesso di stimare un fabbisogno di oltre 2.000 mld per i primi interventi urgenti nelle 15 aree già classificate di interesse nazionale.

Le conferenze dei servizi in sede decisoria, indette per la predisposizione dei piani, hanno individuato i siti che urgono di un rapido intervento considerando tali: Venezia-Porto Marghera, Gela e Priolo, Manfredonia, Cengio-Saliceto, Balangero, Pitelli, Casale Monferrato.

6.7 Servizio per la conservazione della natura.

Ha il compito, tra l'altro, di predisporre programmi per la tutela delle aree naturali protette, di effettuare istruttorie per la istituzione dei parchi nazionali e delle riserve naturali dello Stato, di promuovere e coordinare le attività di ricerca e sperimentazione per la conservazione della natura, della fauna, della flora e della biodiversità, di promuovere altresì l'educazione ambientale.

La relazione resa dal Servizio sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, peraltro breve nella redazione e di scarsa utilità per quanto riguarda il contenuto (ai fini che qui interessano), è pervenuta successivamente alla stesura della relazione.

6.8 Servizio per la difesa del territorio.

Il Servizio cura in particolare gli interventi di previsione, prevenzione e difesa del suolo da frane, alluvioni ed altri fenomeni di dissesto idrogeologico; l'identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale nell'articolazione delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; il monitoraggio delle trasformazioni territoriali con riferimento ai valori naturali ed ambientali; l'esercizio delle competenze in materia di cave e torbiere ai fini della compatibilità paesaggistico-ambientale; il coordinamento per la definizione delle intese sui piani territoriali di coordinamento provinciale e dei concerti sui progetti di altre amministrazioni pubbliche.

Numerosi obblighi derivanti da disposizioni legislative hanno impegnato il Servizio nel corso del 2000.

Come è noto, a seguito degli eventi calamitosi che hanno colpito il territorio di Sarno è stato promulgato il d.l. n.180 del 1998 (convertito in legge n. 267 del 1998) per il finanziamento di programmi di interventi finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico, con una spesa di 1.100 mld nel triennio 1998/2000, poi ridotti dalla legge finanziaria 1999 a 1.077 mld; altri 110 mld sono stati stanziati per interventi urgenti da effettuarsi nel 2000: i fondi sono stati trasferiti

quasi totalmente alle Regioni (Tabella 4).

Tabella 4

D.L. 180/98, ART. 1, COMMA 2: PROGRAMMI DI INTERVENTI URGENTI ANNUALITA' 1998 e 1999-2000

Dati riepilogativi dei fondi disponibili, ripartiti e accantonati

	1998*	1999*	2000*	2001*	Totale*
Fondi stanziati dal DL 180/98	110	495	495		1.100
Decurtazioni apportate dalla Finanziaria 1999	-33				-33
Fondi stanziati dal DL 279/00			110		110
Fondi recati dalla finanziaria 2001				200	200
Fondi disponibili	**77**	**495**	**605**	**200**	**1.377**
Fondi impegnati a favore delle Regioni	77	495	605		1.177
Fondi da impegnare nel 2001 **				200	200
Fondi previsti per il 2002					500
Fondi previsti per il 2003					500

* *Miliardi di lire*

** *Il totale trasferimento di tali fondi è subordinato ad un aumento della disponibilità di cassa per l'annualità 2001 di 93,75 miliardi di lire*

E' stato valutato che per il solo completamento degli interventi urgenti parzialmente finanziati sono necessari ulteriori finanziamenti per circa 800 mld, senza considerare altri interventi necessari in aree a rischio molto elevato.

Quanto ai "programmi di intervento urgenti" per la riduzione del rischio idrogeologico – previsti dal decreto citato - nell'anno di riferimento risultano approvati e finanziati n. 624 interventi (nel 1998 109) per un importo complessivo di 919 mld con la messa insicurezza di 280.000 persone esposte a rischio diretto (Tabella 5).

Tabella 5

D.L. 180/98 - Quadro di sintesi degli interventi urgenti finanziati

Annualità	Provvedimenti di approvazione	Importo complessivo (miliardi di lire)	Numero di interventi finanziari
1998	D.P.C.M. 12.01.1999	110	109
1999-2000	D.P.C.M. 21.12.1999 D.P.C.M. 28.07.2000	809	624
	Totale	**919**	**733**

I monitoraggi degli interventi sono effettuati dall'ANPA a cui è attribuito anche il compito di individuare i casi nei quali necessitano azioni correttive.

Quanto invece ai "piani stralcio di bacino straordinari"- parimenti previsti dal decreto – il Servizio ha rilevato una generalizzata disomogeneità e incongruenza con quanto previsto dal decreto legge 180, mettendo in particolare evidenza notevoli limiti obiettivi (modesta conoscenza del territorio e mancanza di interazione delle amministrazioni interessate, perimetrazione indicata non sulla base del rischio, mancanza di criteri obiettivi per la valutazione del rischio, difformità delle misure di salvaguardia).

Va notato infine che, per dare ordine alle rispettive attribuzioni delle Autorità di bacino di diverso livello territoriale (nazionale, interregionale e regionale), competenti per l'approvazione dei "piani stralcio di bacino straordinari", il d.l. 279 del 2000 ha provveduto a dettare le misure di salvaguardia integrative in aree ad elevata pericolosità idraulica non ricomprese nella pianificazione ordinaria o straordinaria.

Il decreto 180 prevede inoltre "piani per l'assetto geologico", con lo scopo di individuare, perimetrare e salvaguardare le aree a rischio idrogeologico, piani peraltro che risultano essere ancora nella fase di redazione.

Infine, il medesimo decreto dispone finanziamenti per il potenziamento delle strutture per la difesa del suolo al fine, in particolare, di rendere del tutto operanti le Autorità di bacino ed irrobustire la dotazione organica del Dipartimento per i servizi tecnici nazionali.

L'ufficio cura la definizione delle intese di Programma, attraverso le quali viene istituzionalmente assicurato il coordinamento tra l'Autorità di governo e le Giunte regionali per stabilire gli obiettivi e determinare le risorse finanziarie per l'attuazione della Difesa del suolo (v. art. 2, c. 203, della legge 23.12.1996, n. 662 e delibera CIPE del 21.3.1997) (Tabella 6).

Tabella 6

A.P.Q. SOTTOSCRITTI "RISORSE NATURALI ED AMBIENTALI"

Sottoscritti APQ	Data	Interventi	Tot. Investimenti	Depuraz.collett.	Fonti finanziarie
Stato-Regione **Calabria** "Ciclo integrato delle acque"	27/10/99	Completamenti dei sistemi a scopi multipli Completamento adeguanneto e riefficientamento del sistemna di offerta primaria ad uso potabile Completamento adeguanneto e riefficientamento delle infrastrutture idriche Razionalizzazione delle acque irrigue Studi di fattibilità, valutazioni tecnico-economiche, progettazioni preliminari	1.099,383 mld. (di cui Stato 310,683 mld Regione 450 mld Privati 338,7 mld	Fabbisogno lordo 300,350 mld per interventi prioritari linea c2 sistemi di depurazione e collettamento. Al netto delle economie (10%) 270 mld.	linea c2: Ag 2000 172 mld Tariffe 98,7 mld.
Stato-Regione **Piemonte** "Infrastrutture idriche di collettamento e depurazione delle acque reflue"	04/12/00	Completamento adeguamento funzionale e ottimizzazione delle infrastrutture fognarie e di quelle di collettamento secondo D.l. 152/99 Potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture dei servizi idrici integrati.	125,9 mld.		Tariffe 28,6 **Min. amb. 52,3** Cipe 84/2000 45,0
Stato - Regione **Toscana** "Difesa del suolo e tutela delle risorse idriche	18/05/99	Recupero equilibrio idraulico, idrogeologico in particolare per l'Arno Messa in sicurezza aree a maggior rischio	348,5 mld. di cui: Stato 306,8 Regioni, Enti locali 41,7		

Sottoscritti APQ	Data	Interventi	Tot. Investimenti	Depuraz.collett.	Fonti finanziarie
		Recupero qualitativo e quantitativo delle risorse idriche Tutela e valorizzazione sistemi territoriali e ambientali			
Stato - Regione **Toscana** "Integrativo dell'APQ per la Difesa del suolo e tutela delle risorse idriche"	12/12/00	Completamento S. Colombano Compl. Disidrat. Interventi eliminazione rischi odori Monitoraggio Compl. Viabilità Filtrazione e riuso Depurazione area Pisana	100 mld 21.850 mld		**Min. Amb: 50 mld** Tariffe: 50 mld Aut. Bacino 1,5 mld **Min. Amb. 8,4 mld** Tariffe 11,95 mld

Sono evidenziate in grassetto le risorse messe a disposizione dall'Amministrazione

Non risultano ancora sottoscritte le intese con le Regioni Friuli Venezia Giulia, Valle D'Aosta, Veneto e con le Province di Trento e Bolzano.

Di particolare interesse risulta l'accordo di programma tra Ministero/ENEA per il "risanamento del territorio delle aree urbane e delle acque, con un primo apporto statale di 4.711 milioni, che prevede un intervento operativo articolato in cinque Task a loro volta suddivise in ventuno Azioni per ciascuna delle quali è indicata la durata, l'impegno di risorse ed i prodotti finali attesi (Tabella 7).

Tabella 7

Sintesi dello stato di avanzamento del Progetto al gennaio 2001

Progetto 4.8 – Difesa del suolo e prevenzione dei rischi naturali.		Inizio Azione	Ultimo Rapporto	Fine Azione	Prodotti
task 1- Definire il contributo di fattori meteoclimatici sul meccanismo di innesco	Azione 1/A banche dati eventi estremi	14/11/99	14/05/00	14/11/02	17%
	Azione 1/B soglie meteoriche di innesco per fenomeni franosi	14/11/99	14/05/00	14/05/01	33%
	Azione 1/C effetti uso del suolo e ritenzione idrica nell'innesco di movimenti diffusi di versante	30/10/01		14/11/02	0
	Azione 1/D macrozonazione del territorio in funzione fattori litomorfo-climatici e di meccanismi di innesco	30/10/00	27/12/00	14/05/02	40%
task 2- Linee guida per la valutazione della pericolosità; sviluppo metodologie e conoscenze su monitoraggio, analisi vulnerabilità, mitigazione effetti	Azione 2/A zonazione del rischio frana	14/11/99	14/05/00	30/10/00	50%
	Azione 2/B monitoraggio strumentale versanti	14/11/99	14/05/01	30/10/00	50%
	Azione 2/C stabilità dei pendii in aree sismiche	30/10/00		30/10/01	0
	Azione 2/D mitigazione rischio idraulico e da frana	14/11/99	30/10/00	30/10/01	25%

Progetto 4.8 – Difesa del suolo e prevenzione dei rischi naturali.		**Inizio Azione**	**Ultimo Rapporto**	**Fine Azione**	**Prodotti**
	Azione 2/E microzonazione sismica	14/11/99		30/10/00	0
	Azione 2/F Gestione integrata entro GIS delle zonazioni del rischio (ex - caratterizz. geo-morfologica coste)	14/11/99	06/02/00	14/05/01	75%
	Azione 2/G analisi di pericolosità sismica	14/11/99		14/11/02	0
	Azione 2/H analisi sperimentale delle strutture e modellazione numerica	14/11/99		14/11/02	0
task 3 - sviluppare la conoscenza nei legami tra evoluzione della linea di costa e gli afflussi di piena continentali	Azione 3/A analisi geo-morfologica coste	14/11/99	06/02/00	30/10/01	20%
	Azione 3/B analisi di subsidenza di aree costiere (ex evoluzione storica delle linee di riva)	14/11/99	14/05/00	14/05/01	33%
	Azione 3/C (evoluzione linee di riva e) identificazione del regime meteorico ed idraulico nel tempo	14/11/99		30/10/01	0
	Azione 3/D eventi idraulici estremi e coste	30/10/00		14/11/02	0
task 4- sviluppo meto-dologie e conoscenze nella sistemazione naturalistica dei fiumi	Azione 4/A ricostruzione del regime evolutivo delle aste fluviali	14/11/99		14/05/01	0
	Azione 4/B caratterizzazione del potenziale rischio di alluvione	14/11/99		14/11/02	0
	Azione 4/C zonazione del rischio e misure di mitigazione a basso impatto	30/10/01		14/11/02	0
task 5 - field mission e valutazione materiale tecnico	Azione 5/A analisi e valutazione di documentazione tecnica prodotta da amministrazioni locali	14/11/99	14/01/01	14/11/02	44%
	Azione 5/B report tecnico-scientifici disastri	14/11/99	03/11/00	14/11/02	33%
Totale	**21 azioni**				**4,2**

Così pure è degno di nota l'accordo tra il Ministero, le Regioni e le Province Autonome per la realizzazione di un "sistema di cartografia integrato", capace di offrire una rapida ed efficace rappresentazione dei fenomeni ambientali e territoriali. Infatti, con le azioni previste da tale accordo sarà possibile disporre di un sistema informativo reso con una cartografia digitale unica ed omogenea con gli standard adottati in ambito europeo che permetterà ai soggetti pubblici di assolvere più agevolmente i compiti istituzionali di gestione e monitoraggio del territorio (Tabella 8).

Tabella 8

Tabella di sintesi relativa alle azioni finanziate e stato di attuazione

Azioni	tipo	Soggetti attuatori	Stato di attuazione
A1 - Copertura nazionale di ortoimmagini nel sistema WGS '84 con caratteristiche adeguate ad un utilizzo in scala 1:10.000, organizzata in files tipo raster con formati TIFF	A	M. Difesa Funzionario delegato	Completata
A2 - DTM a copertura nazionale nel sistema WGS '84 integrato con le informazioni disponibili gli Enti e le Amministrazioni firmatarie	A	M. Difesa Funzionario delegato	Completata
A3 - Strato informativo vettoriale dei limiti amministrativi ed uno strato informativo relativo alla toponomastica derivato dalla cartografia IGM 1:25.000	A	M. Difesa Funzionario delegato	Completata
B1 - Completamento degli strati informativi in formato raster delle cartografie IGM alle scale 1:25.000 e inferiori	B	M. Difesa Funzionario delegato - in corso	In corso
B2 - Database geografico contenente i dati della rete di inquadramento IGM '95 con le integrazioni realizzate dal Ministero delle Finanze (comprese le attrezzature per il laboratorio GIS)	B	M. Difesa Funzionario delegato - in corso	In corso
B3 - Definizione entro il 30.6.2001 delle specifiche comuni dei DB topografici 1:1000/2000, 1:5/10000, 1:25/50000 e 1:250000 integrate dalla realizzazione delle specifiche della base dati di vie, numeri civici e interni - Integrazione dell'azione in corso sulle specifiche dei DB topografici (vedi voce B12)	B	Reg. Veneto	In corso
B4 - definizione entro il 31.03.2001 delle specifiche comuni per gli strati informativi vettoriali 1:10000 a copertura nazionale partendo dai dati disponibili	B	Reg. Veneto	In corso
B5 - Realizzazione degli strati informativi vettoriali 1:10.000 (cfr.B4) con i dati disponibili	B	Reg. Veneto Reg. Basilicata	In corso
B6 - Definizione delle specifiche comuni su DTM ed ortoimmagini digitali e realizzazione del DTM a copetura nazionale idoneo alla produzione di ortoimmagini ed all'elaborazione su area vasta di dati 1:10.000, contenente le "break lines" morfologiche realizzabili	B	Reg. Veneto Reg. Basilicata	In corso
B7 - Miglioramento della copertura nazionale con ortoimmagini digitali per specifiche zone di interesse ambientale o per la difesa del suolo	B	(compreso nella voce B6)	In corso
B8 - Realizzazione delle linee di livellazione di alta precisione	B	Reg. Veneto - in corso Reg. Basilicata	In corso
B9 - Realizzazione della rete unitaria di inquadramento con maglia di almeno 7 Km. (a) fondi del protocollo d'intesa per la rete plano-altimetrica (b) cifra esatta 3.619.720.000	B	Reg. Veneto (a) Reg. Basilicata (b) Reg. Veneto Reg. Basilicata	In corso
B10 - Definizione entro il 30.06.2001 delle specifiche tecniche per realizzare l'integrazione, dei dati topografici e di quelli catastali con relative sperimentazioni nonchèdelle specifiche dei DB dell'uso del suolo 1:10000 e 1:25000	B	Reg. Veneto	In corso
B11 - Azioni comuni per5 il supporto al funzionamento del Comitato Tecnico di Coordinamento e del Direettivo, alla realizzazione dei laboratori GIS per il Cenro Nord e Regioni Obiettivo 1, per le risorse informatiche e di personale per il Ministero dell'Ambiente, per l'impianto del repertorio cartografico e per la formazione, l'informazione e la sensibilizzazione	B	M. Difesa - in corso Reg. Veneto - in corso Reg. Basilicata - in corso	In corso
B12 - Interventi delle Regioni di realizzazione dei DB topografici vettoriali 1:5/10000 ed azioni collegate	B	RegioniCentro-Nord Regioni area OB.1	In corso
B13 - Definizione e realizzazione delle condizioni per la disponibilità in rete dei dati di cui ai punti precedenti con i successivi aggiornamenti	B		In corso
B14 - Sviluppo di prodotti, servizi ed azioni di supporto per l'utilizzo diffuso dei dati disponibili, comprese spese per il funzionamento del Comitato e del Direttivo	B	Reg. Veneto Reg. Basilicata	In corso

6.9 Servizio per la tutela delle acque interne.

Rientra nelle competenze di questo servizio la tutela delle acque interne superficiali e sotterranee, delle risorse idriche dal punto di vista qualitativo e quantitativo, dei corpi idrici e degli ecosistemi fluviali, lacuali e lagunari, la promozione della vigilanza e del controllo degli scarichi inquinanti nei corpi idrici, il completamento e la razionalizzazione dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque.

Nella citata materia vi sono state recenti innovazioni normative di cui brevemente bisogna dare conto.

La tutela delle acque, prima del d.lgs. n. 152 del 1999 e del d.lgs. n. 258 del 2000, era sostanzialmente regolata da tre leggi: la n. 319 del 1976, la n. 183 del 1989 e la n. 36 del 1994 relative rispettivamente alla tutela dall'inquinamento, alla difesa del suolo e alle disposizioni in materia di risorse idriche.

Tale normativa si era dimostrata non più adeguata alle esigenze di una tutela globale anche in relazione alle direttive comunitarie introdotte o da introdurre.

Per tale motivo era diventato urgente armonizzare l'intera disciplina di settore, realizzando una vera e propria riforma della materia; ed in tal senso il Parlamento ha concesso al Governo delega con la legge n. 128 del 1998 attuata con il d.lgs. n. 152 del 1999 (Tabella 9).

Tabella 9

Interventi finanziati con fondi Ministero ambiente - anno 2000

(in milioni)

Regione	Titolo	Costo tot	finan conc	cofinanz.
Basilicata	Ampliamento, ammodernamento e miglioramento della rete fognante	3.900	0	3.900
	Lavori di realizzazione sistema fognario comunale e collettamento al sistema consortile di Noepoli	1.200	1.200	0
	Adeguamento, miglioramento e collettamento al depuratore consortile della rete fognaria urbana	818	818	0
	Realizzazione collettori fognari	2.170	2.170	0
	Collettamento reflui in ambito comunitario (stralcio esecutivo Brienza-Sasso di Castalda)	5.074	5.074	0
	Progetto per il risanamento igienico-sanitario dell'abitato di Oppido Lucano	3.573	3.573	0
	Collettamento dei reflui in aree ad alta valenza ambientale	2.939	2.939	0
	Interventi per la realizzazione dei presidi depurativi esistenti mediante realizzazione di un impianto di depurazione consortile	17.214	17.214	0
	Realizzazione collettore fognario a servizio di Scalera, Parlapiano, Casone, Perazze, Canastrelle e Dragonetti	2.950	0	2.950
	Progetto di ristrutturazione dell'impianto di depurazione in località del Casale	468	0	468
	Realizzazione rete fognaria in località Polisena e allacciamento collettore principale	245	0	245
	Ampliamento e miglioramento rete fognaria	2.000	0	2.000
	Progetto per l'adeguamento e miglioramento della rete fognaria urbana - 1° stralcio esecutivo	2.000	0	2.000
	Collettamento acque reflue zone rurali al sitema consortile	3.000	0	3.000
Totale		**47.551**	**32.988**	**14.563**

Regione	Titolo	Costo tot	finan conc	cofinanz.
Calabria	Sistema e completamento del sistema depurativo area costiera reggina, tratto Monasterace - Siderno - Locri	18.000	18.000	0
	Sistema e completamento del sistema depurativo area fiumi Alli - Corace - Ancinale	9.000	9.000	0
	Sistema e completamento del sistema depurativo area fiumi Ancinale ed Allaro	7.000	7.000	0
	Sistema e completamento del sistema depurativo area costiera reggina Tratto Ardore - Melito P.S.	8.000	8.000	0
Totale		**42.000**	**42.000**	**0**
Campania	Completamento impianto di fognatura di Marina grande	3.300	3.000	0
	Completamento del sistema fognario	12.000	12.000	0
	Adeguamento dell'impianto di depurazione comune di Massalubrense	2.000	0	0
	Completamento del sistema fognario	15.000	15.000	0
Totale		**32.300**	**30.000**	**0**
Marche	Risanamento torrente Fiastra: interventi fitodepurazioni	2.265	0	2.265
	Risanamento torrente Fiastra: interventi fitodepurazioni	3.415	3.415	0
Totale		**5.680**	**3.415**	**2.265**
Piemonte	Revisione reti fognarie, separazione reti, eliminazione piccoli impianti e riutilizzo acque reflue	10.000	7.500	2.500
	Completamento rete comunale e adeguamento depuratore al d.lgs. 152/99	7.100	5.300	1.800
	Realizzazione impianto consortile Frugarolo-Boscomarengo capoluogo e aree industriali Rio Lovassina	8.000	7.000	1.000
	Completamento rete comunale e adeguamento depuratore al d.lgs. 152/99	8.200	6.000	2.200
	Realizzazione terza linea impianto di depurazione e adeguamento al d.lgs. 152/99	12.600	10.000	2.600
	Estensione infrastrutture consortili	9.000	6.500	2.500
	Realizzazione impianto depurazione centralizzato con eliminazione impianti esistenti	11.500	10.000	1.500
	Adeguamento depuratore al d.lgs. 152/99	6.000	0	6.000
	Sifone per attraversamento Torrente Barbone - collettori fognari Val Rilate, Rio Crosio e sponda dx torrente Versa	10.000	0	10.000
	Completamento condotte Valle Stura e adeguamento depuratore al d.lgs. 152/99	10.200	0	10.200
	Collegamento al depuratore di Ceva di n. 4 comuni	6.000	0	6.000
	Completamento rete comunale, ampliamento e adeguamento depuratore al d.lgs. 152/99	2.800	0	2.800
	Collegamento comuni Collina Torinese e adeguamento impianto di depurazione al d.lgs. 152/99	8.500	0	8.500
	Estensione e razionalizzazione infrastrutture consortili	7.000	0	7.000
	Estensione rete consortile e adeguamento depurazione al D. lgs. 152/99	9.000	0	9.000
Totale		**125.900**	**52.300**	**73.600**
Sardegna	Realizzazione nuovo impianto di depurazione di Stintino e riutilizzo delle acque reflue a salvaguardia della zona costiera	30.500	20.200	10.300
	Rilocalizzazione dell'impianto di depurazione delle acque del comune di Sassari e loro riutilizzo a fini irrigui	45.000	29.800	15.200
Totale		**75.500**	**50.000**	**25.500**
Sicilia	Interventi di disinquinamento dei Laghi di Ganzirri	5.000	5.000	0
	Disinquinamento fiume Oreto	1.000	1.000	0
	Risanamento Golfo di Mondello	5.000	5.000	0

Regione	Titolo	Costo tot	finan conc	cofinanz.
	Risanamento Golfo di Carini	3.000	3.000	0
	Disinquinamento fiume Alcantara	5.000	5.000	0
	Disinquinamento fiume Simeto	4.000	4.000	0
	Disinquinamento fiume Platani	3.000	3.000	0
	Risanamento Golfo di Milazzo (ASI-GIAMMARO)	4.000	4.000	0
Totale		**30.000**	**30.000**	**0**
Toscana	Rete fognaria e impianto depurazione nel capoluogo e nella fraz. Roggio nel comune di Vaghi di Sotto	1.300	1.300	0
	Depurazione Cetona, Chiusi e Sarteano	2.878	2.878	0
	Impianto di depurazione consortile di San Jacopo - Pisa	8.400	8.400	0
	Completamento delle opere di risanamento ambientale della Laguna di Orbetello	15.000	15.000	0
	Risanamento laghi Chiusi e Montepulciano	19.041	19.041	0
	Ampliamento degli impianti di depurazione del capoluogo e riuso acque in comune di Castiglion della Pescaia	500	500	0
	Lotto funzionale - impianto di depurazione San Colombano	100.000	50.000	50.000
	Fognatura e depurazione Montalcino	3.300	3.300	0
	Costruzione depuratore biologico e fognature fraz. Saline e capoluogo comune di Volterra	9.150	9.150	0
	Realizzazione collettore fognario acque meteoriche loc. Donarico in comune di Castagneto Carducci	1.950	1.950	0
	Adeguamento impianti di depurazione Turrite e fognatura zona industriale	347	347	0
	Fognature e depurazione comune di Massarosa	10.200	10.200	0
	Realizzazione fognatura nera ad Arena, Melato e Piaggia	4.800	0	4.800
	Dismissione del depuratore di Migliorino e vettoriamento reflui a San Jacopo	1.500	0	1.500
	Realizzazione dorsale principale di spinta	2.200	0	2.200
	Dismissione del depuratore di Vecchiano e vettoriamento reflui a San Jacopo	2.530	0	2.530
	Dismissione del depuratore La Fontina e vettoriamento reflui a San Jacopo	2.420	0	2.420
	Adeguamento sistema di rifornimento idrico e smaltimento-ristrutturazione rete fognaria Gallicano e loc. Barca	2.166	2.166	0
Totale		**187.682**	**124.232**	**63.450**
Tutte le regioni+ le province autonome	Monitoraggio e Piani di Tutela	60.000	60.000	0
Totale		**60.000**	**60.000**	**0**
IMPORTO TOTALE		**606.613**	**424.934**	**179378**

Con quest'ultimo si è disposta la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento dei corpi idrici, tutelando con un approccio globale gli aspetti qualitativi e quantitativi delle acque superficiali, sotterranee e marino-costiere, attraverso il perseguimento degli obiettivi di qualità ambientale e a specifica destinazione, dettando altresì apposita disciplina per l'adeguamento dei sistemi di fognatura, collettamento e depurazione degli scarichi idrici ed individuando le misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo ed al riciclo delle risorse idriche .

In particolare, per quanto concerne la disciplina degli scarichi, con il citato decreto i valori limite agli scarichi dovranno essere stabiliti in funzione degli obiettivi di qualità da perseguire per il corpo idrico recettore, garantendo in tal modo una maggiore tutela per lo stesso.

Le linee dettate garantiscono una maggiore attenzione per lo stato di qualità del corpo idrico recettore poiché prevedono una programmazione territoriale calibrata a seconda delle condizioni ambientali locali e rappresentano quindi un'evoluzione rispetto alla normativa previgente, caratterizzata da un'unica disciplina valida su tutto il territorio nazionale. Inoltre il divieto degli scarichi sul suolo e sottosuolo concorrerà ad una più attenta protezione delle acque sotterranee.

Inoltre, poiché lo sfruttamento eccessivo di fonti idriche comporta il loro depauperamento, con conseguente riduzione o addirittura perdita di capacità di autodepurazione, gli interventi devono tenere conto delle carenze permanenti e stagionali di acque e dell'abbassamento della falda che nelle zone costiere ed insulari può causare l'intrusione di acqua salmastra con conseguente salinizzazione delle acque sotterranee.

A tale fine il "piano di tutela delle acque" (piano stralcio del piano di bacino di cui alla legge 18 maggio 1989, n. 183) - introdotto dal decreto e applicato a livello di bacino idrografico, attraverso una serie di compiti affidati alle Regioni e alle Autorità di bacino - costituirà lo strumento di programmazione per gli interventi da realizzare, per la scelta delle priorità e per il coordinamento di tutte le azioni che si renderanno necessarie anche per le aree sensibili e vulnerabili.

Va infine ricordato che il d.lgs. n. 258 del 2000 ha modificano la legge n. 36 del 1994 nella parte in cui detta la disciplina per il risparmio ed il riutilizzo delle acque, affidando alle Regioni il compito di prevedere norme e misure volte a favorire la riduzione dei consumi e l'eliminazione degli sprechi e disponendo, per le utenze industriali, una riduzione della tariffa da determinarsi con l'applicazione di un coefficiente correttivo che tenga conto della quantità di acqua riutilizzata e della quantità di acque primarie impiegate.

Per il recepimento – in attuazione della legge comunitaria - della Direttiva 91/271/CEE (concernente il trattamento delle acque reflue urbane) e della Direttiva 91/676/CEE (relativa alla protezione dell'inquinamento provocato da nitrati provenienti da fonti agricole) è stato necessario apportare correttivi al citato d.lgs. n. 152, correttivi che hanno anche consentito di tenere conto dell'esperienza conseguita nel primo periodo di applicazione dello stesso decreto.

In merito agli interventi per il collettamento e la depurazione delle acque reflue va ricordato che con l'art. 6 del decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito con modificazioni nella legge 23 maggio 1997, n. 135, è stata prevista l'adozione, da parte del Ministro dell'ambiente, di un Piano straordinario di completamento e razionalizzazione dei sistemi.

Con decreto del 29.7.1997 il Ministro dell'ambiente ha approvato il Piano straordinario che prevede la individuazione, d'intesa con le Regioni, del fabbisogno urgente in materia di depurazione, reti fognarie e collettamento, stabilendo delle priorità per i grandi carichi inquinanti, il risanamento delle zone costiere e delle aree sensibili, il riutilizzo delle acque reflue ai fini del risparmio delle risorse idriche.

Sono stati individuati n. 1.470 interventi per un costo complessivo previsto di 13.059 mld.

Ai sensi dell'art. 2, comma 104, della legge 23.12.1996, n. 662 e dell'art. 6 della legge n. 135 del 1997, è previsto un obbligo di rimodulazione delle risorse già assegnate sulla base della precedente legge per il Piano triennale di tutela ambientale (Piano triennale 1994/96), con la conseguente revoca delle risorse assegnate per interventi ritenuti non più realizzabili e la riassegnazione per nuovi progetti ritenuti idonei; tali risorse sono state determinate al 31.12.1996 in complessivi 150 mld, oltre alle economie ed ai ribassi d'asta, ammontanti a circa 37 mld.

Complessivamente le risorse mobilitate, compresi 172 mld già attribuiti alle Regioni e 651 mld per interventi previsti dalle delibere CIPE del 18.12.1996 e del 23.4.1997, ammontavano a circa 1.010 mld.

Il Servizio ha fornito una dettagliata illustrazione dei dati finanziari e delle attività finora eseguite per la realizzazione del programma straordinario.

Tra l'altro è stato comunicato che nell'anno 2000 sono stati ammessi a finanziamento 67 interventi per un costo complessivo di 544 mld, di cui circa 365 mld con fondi del Ministero dell'ambiente e 179 mld di cofinanziamento da parte delle Regioni e/o Enti Locali; è stata inoltre ripartita tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano la somma di lire 60 mld, per le finalità previste dall'art. 62, comma 14 bis, del d.lgs. n. 152 del 1999.

6.10 Servizio per la difesa del mare.

Nell'esercizio della funzione di difesa del mare e dell'ambiente costiero al Servizio è attribuito, tra l'altro, il compito di istituzione e gestione delle aree marine protette, di monitoraggio delle acque e di tutela della biodiversità marina e delle specie marine protette, di sicurezza dell'ambiente marino con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose, tossiche e nocive, di autorizzazione di scarichi in mare da nave o da piattaforma, di coordinamento degli interventi e di attivazione dei mezzi specializzati in caso di emergenza inquinamento.

Nel perseguimento degli obiettivi prioritari indicati dal decreto ministeriale il Servizio ha partecipato alla programmazione degli interventi di tutela e risanamento ambientale nelle sedi nazionali e comunitaria.

In relazione alla vigilanza, ai controlli ed agli interventi di disinquinamento marino ha provveduto ad aumentare, nell'ambito della convenzione esistente, il numero dei mezzi navali dedicati al pattugliamento, arrivando a coprire tutti gli 8.000 Km di costa italiana ed assolvendo in tal modo all'impegno internazionalmente sancito dall'articolo 7 della convenzione internazionale OPRC '90 (Oil Pollution Preparadness, Response and Cooperation '90). La citata norma prevede infatti che sia garantita una struttura navale antinquinamento con finalità di assistenza e cooperazione nei confronti di Paesi terzi che ne facciano richiesta. In tale ottica sono state organizzate esercitazioni nel quadro Ramoge e nell'ambito della convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo.

Con la convenzione Ministero/Regione Liguria/I.C.R.A.M., avente per oggetto la bonifica del tratto di mare circostante il relitto della m/c Haven, sono state trasferite alla medesima Regione 32.000 milioni dei 94.000 milioni complessivamente destinati agli interventi di risanamento ambientale, in attuazione di quanto previsto dalla legge n. 239 del 1998, art. 5 comma 1.

Circa la gestione, il funzionamento e le nuove istituzioni di "aree marine protette" il Servizio ha compiuto attività istruttoria e di supporto alla gestione effettuata dalla Segreteria Tecnica per le Aree Marine Protette, prevista dall'art. 2, comma 14, della legge n. 426 del 1998 e costituita con DM 11 ottobre 1999.

In tale contesto, si è proceduto all'istituzione dell'area marina protetta "Secche di Tor Paterno" ed all'affidamento in gestione di questa all'Ente Roma Natura. Sono state inoltre concluse le istruttorie delle aree marine protette " Isole Pelagie" e " Capo Gallo – Isola delle Femmine" in Sicilia, e "Isola dell'Asinara" e "Capo Caccia – Isola Piana" in Sardegna, acquisendo i formali pareri positivi delle amministrazioni comunali interessate e avviando contatti per la necessaria intesa delle Amministrazioni Regionali. Si è quindi provveduto all'aggiornamento dell'area marina protetta "Punta Campanella " e ad avviare le istruttorie per l'aggiornamento delle aree marine protette " Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre" e " Capo Rizzuto". E' stato poi concluso positivamente l'iter per l'affidamento in gestione delle aree marine protette "Isole Egadi" e "Isole Ciclope" rispettivamente al Comune di Favignana ed a un Consorzio tra il Comune di Aci Castello e l'Università di Catania. Sotto la vigilanza del Ministero e della Segreteria Tecnica hanno avuto termine gli studi propedeutici per l'istituzione delle aree marine protette "Capo Testa – Punta Falcone", "Arcipelago della Maddalena", "Isola dell'Asinara", "Isole Eolie", "Costa del Monte Conero", mentre sono in fase conclusiva quelli per le aree marine protette di "Isola di Capri e Regno di Nettuno".

Nell'ambito del "programma stralcio" di tutela ambientale era previsto il 6° progetto "Mare coste e isole minori": è stata realizzata la progettazione esecutiva del programma "Ustica, un isola sostenibile-sottoprogetto trasporto pubblico", per la cui esecuzione sono stati avviati i relativi bandi di gara con una spesa a carico dello Stato di 1.700 milioni.

Relativamente all'accordo di programma con l'ENEA di durata triennale, per lo specifico progetto denominato "Piano delle coste" con un impegno complessivo di 4.939 milioni; è stato accertato nei mesi di ottobre/novembre dal Comitato tecnico di vigilanza, appositamente istituito, che al termine del primo anno di esecuzione convenzionale - secondo la documentazione fornita dell'ENEA - non risultano effettuate le attività programmate per detto arco temporale, non essendo stati presentati i relativi prodotti.

Per la realizzazione del progetto "ITACA" è stato concluso l'accordo di programma con l'Associazione Nazionale Comuni delle Isole Minori per l'attuazione di un programma tendente a sostenere interventi di tutela degli ecosistemi marino-costieri, di sviluppo di attività economiche ecosostenibili, di promozione del turismo eco-compatibile in aree marginali rappresentate dalle isole minori. Tale accordo, alla cui base esiste il coinvolgimento fattivo dei soggetti sociali ed imprenditoriali nonché dell'associazionismo e del volontariato, rappresenta una sperimentazione per interventi successivamente esportabili e riproducibili in tutte le isole minori nazionali.

ALLEGATI

Elaborazioni per funzioni-obiettivo e categorie economiche

Formazione e utilizzo della massa impegnabile
Formazione e utilizzo della massa spendibile

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
2 DIFESA											
2 DIFESA CIVILE											
1 DIFESA CIVILE											
5 Interventi di emergenza e soccorso per calamit{	0	445	445	438	438	0	438	7	0	0	0
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***0***	***445***	***445***	***438***	***438***	***0***	***438***	***7***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***0***	***445***	***445***	***438***	***438***	***0***	***438***	***7***	***0***	***0***	***0***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***0***	***445***	***445***	***438***	***438***	***0***	***438***	***7***	***0***	***0***	***0***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
5 TUTELA DELL'AMBIENTE											
1 GESTIONE DEI RIFIUTI											
1 GESTIONE DEI RIFIUTI											
1 Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione)	146	75.141	75.287	73.232	67.591	146	67.737	1.909	5.641	0	5.641
2 Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione) nelle aree depresse	0	148.691	148.691	147.437	142.000	0	142.000	1.254	5.437	0	5.437
3 Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati	0	74.061	74.061	60.160	54.723	0	54.723	13.901	5.437	0	5.437
4 Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati nelle aree depresse	0	147.821	147.821	146.566	141.129	0	141.129	1.255	5.437	0	5.437
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***146***	***445.714***	***445.860***	***427.394***	***405.443***	***146***	***405.588***	***18.320***	***21.952***	***0***	***21.952***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*146*	*445.714*	*445.860*	*427.394*	*405.443*	*146*	*405.588*	*18.320*	*21.952*	*0*	*21.952*
2 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE											
1 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE											
4 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili	146	273.978	274.123	272.531	266.890	146	267.036	1.447	5.641	0	5.641
5 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili nelle aree depresse	0	62.447	62.447	61.197	55.760	0	55.760	1.250	5.437	0	5.437
6 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali	0	283.445	283.445	269.996	264.559	0	264.559	13.449	5.437	0	5.437
7 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali nelle aree depresse	0	62.447	62.447	61.197	55.760	0	55.760	1.250	5.437	0	5.437
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*146*	*682.316*	*682.462*	*664.920*	*642.969*	*146*	*643.114*	*17.396*	*21.952*	*0*	*21.952*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*146*	*682.316*	*682.462*	*664.920*	*642.969*	*146*	*643.114*	*17.396*	*21.952*	*0*	*21.952*

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO											
1 Tutela, disinquinamento e risanamento del suolo	427	146.649	147.076	133.200	127.763	427	128.190	13.449	5.437	0	5.437
2 Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne	427	128.285	128.712	109.465	103.231	403	103.635	18.820	6.234	24	6.257
3 Tutela dell'aria e disinquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico	4.620	130.515	135.135	127.314	121.877	4.620	126.497	3.201	5.437	0	5.437
4 Prevenzione nelle aree a rischio industriale	0	62.893	62.893	60.772	55.335	0	55.335	2.120	5.437	0	5.437
5 Prevenzione nelle aree a rischio industriale nelle aree depresse	0	62.475	62.475	60.363	54.926	0	54.926	2.112	5.437	0	5.437
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***5.474***	***530.817***	***536.291***	***491.115***	***463.134***	***5.451***	***468.584***	***39.702***	***27.982***	***24***	***28.005***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***5.474***	***530.817***	***536.291***	***491.115***	***463.134***	***5.451***	***468.584***	***39.702***	***27.982***	***24***	***28.005***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI											
1 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI											
1 Tutela e conservazione della fauna e della flora	5.356	115.423	120.779	103.424	95.207	5.249	100.456	11.998	8.218	107	8.325
2 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	0	89.415	89.415	77.803	69.685	-47	69.638	11.612	8.118	47	8.165
3 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle aree depresse	0	70.260	70.260	68.811	62.287	0	62.287	1.449	6.524	0	6.524
5 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine	2.854	223.180	226.034	217.635	209.281	2.644	211.925	5.545	8.354	210	8.564
6 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine nelle aree depresse	5.256	94.469	99.725	92.660	86.135	5.256	91.392	1.810	6.524	0	6.524
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	69.000	664.666	733.666	663.403	657.966	69.000	726.966	1.262	5.437	0	5.437
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***82.467***	***1.257.413***	***1.339.879***	***1.223.736***	***1.180.562***	***82.102***	***1.262.664***	***33.676***	***43.175***	***364***	***43.539***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*82.467*	*1.257.413*	*1.339.879*	*1.223.736*	*1.180.562*	*82.102*	*1.262.664*	*33.676*	*43.175*	*364*	*43.539*
5 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE											
1 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE											
1 Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	50	166.880	166.930	150.177	139.850	-51	139.799	16.703	10.327	101	10.428
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	*50*	*166.880*	*166.930*	*150.177*	*139.850*	*-51*	*139.799*	*16.703*	*10.327*	*101*	*10.428*
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	*50*	*166.880*	*166.930*	*150.177*	*139.850*	*-51*	*139.799*	*16.703*	*10.327*	*101*	*10.428*
6 TUTELA DELL'AMBIENTE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 TUTELA DELL'AMBIENTE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE											
1 Programmazione, coordinamento e monitoraggio politiche ambientali	2.476	59.271	61.747	53.514	50.049	2.476	52.525	5.757	3.466	0	3.466
2 Vigilanza, prevenzione e repressione in materia ambientale	146	8.397	8.543	7.653	7.449	146	7.595	744	204	0	204

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE (a)

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(1) Residui iniziali di stanziamento (*)	(2) Stanziamenti definitivi di competenza (*)	(3) Massa impegnabile (1+2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) (*)	(5) Impegni effettivi in conto competenza (4-9)	(6) Impegni effettivi in conto residui (1-10)	(7) Impegni effettivi totali (5+6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza (2-(5+9))	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza (*) (2-(5+8))	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui (*) (1-6)	(11) Residui finali di stanziamento (*) (9+10)
3 Valutazione impatto ambientale	0	2.642	2.642	2.365	2.365	0	2.365	277	0	0	0
4 Informazione, formazione ed educazione ambientale	9.855	106.683	116.539	95.030	87.717	2.937	90.654	11.653	7.313	6.918	14.231
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***12.477***	***176.994***	***189.471***	***158.562***	***147.580***	***5.559***	***153.139***	***18.431***	***10.983***	***6.918***	***17.901***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***12.477***	***176.994***	***189.471***	***158.562***	***147.580***	***5.559***	***153.139***	***18.431***	***10.983***	***6.918***	***17.901***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***100.759***	***3.260.134***	***3.360.893***	***3.115.906***	***2.979.536***	***93.352***	***3.072.888***	***144.228***	***136.370***	***7.407***	***143.777***
TOTALE AMMINISTRAZIONE	***100.759***	***3.260.579***	***3.361.338***	***3.116.343***	***2.979.974***	***93.352***	***3.073.326***	***144.235***	***136.370***	***7.407***	***143.777***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 DIFESA												
2 DIFESA CIVILE												
1 DIFESA CIVILE												
5 Interventi di emergenza e soccorso per calamit{	195	195	640	360	173	171	344	7	264	24	288	288
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***195***	***195***	***640***	***360***	***173***	***171***	***344***	***7***	***264***	***24***	***288***	***288***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***195***	***195***	***640***	***360***	***173***	***171***	***344***	***7***	***264***	***24***	***288***	***288***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***195***	***195***	***640***	***360***	***173***	***171***	***344***	***7***	***264***	***24***	***288***	***288***
5 TUTELA DELL'AMBIENTE												
1 GESTIONE DEI RIFIUTI												
1 GESTIONE DEI RIFIUTI												
1 Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione)	35.618	35.763	110.905	89.754	35.207	10.199	45.406	5.275	32.384	22.198	54.582	60.223

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello / F.O. di secondo livello / F.O. di terzo livello / F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
2 Contributi per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (raccolta, trattamento, recupero e commercializzazione) nelle aree depresse	35.368	35.368	184.059	144.783	90.264	8.327	98.591	1.275	51.736	27.020	78.755	84.192
3 Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati	25.484	25.484	99.545	75.955	22.467	5.455	27.922	17.241	32.255	16.689	48.945	54.381
4 Contributi per la gestione dei rifiuti speciali e derivanti da bonifiche di siti inquinati nelle aree depresse	59.603	59.603	207.424	151.550	88.695	13.698	102.393	1.954	52.434	45.207	97.641	103.078
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***156.073***	***156.218***	***601.933***	***462.041***	***236.633***	***37.680***	***274.313***	***25.745***	***168.809***	***111.114***	***279.923***	***301.875***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***156.073***	***156.218***	***601.933***	***462.041***	***236.633***	***37.680***	***274.313***	***25.745***	***168.809***	***111.114***	***279.923***	***301.875***
2 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE												
1 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE												
4 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili	144.444	144.589	418.567	260.804	130.940	66.140	197.080	5.994	135.950	73.902	209.852	215.493
5 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue civili nelle aree depresse	34.918	34.918	97.364	68.197	21.217	8.319	29.536	2.219	34.542	25.629	60.172	65.609
6 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali	128.954	128.954	412.399	256.561	129.583	60.655	190.237	16.869	134.977	64.879	199.856	205.293

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
7 Interventi finanziari per il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue agricole e industriali nelle aree depresse												
	34.918	34.918	97.364	68.197	21.217	8.319	29.536	2.219	34.542	25.629	60.172	65.609
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	343.233	***343.378***	***1.025.694***	***653.759***	***302.957***	***143.432***	***446.390***	***27.302***	***340.011***	***190.040***	***530.051***	***552.003***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	343.233	***343.378***	***1.025.694***	***653.759***	***302.957***	***143.432***	***446.390***	***27.302***	***340.011***	***190.040***	***530.051***	***552.003***
3 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
1 RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO												
1 Tutela, disinquinamento e risanamento del suolo												
	178.032	178.459	325.108	206.753	70.303	26.589	96.892	17.204	57.460	148.115	205.575	211.012
2 Tutela, disinquinamento e risanamento del mare e delle acque interne												
	402.156	402.583	530.868	306.592	48.247	91.977	140.224	36.186	54.984	293.216	348.200	354.457
3 Tutela dell'aria e disinquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico												
	433.917	438.537	569.052	270.722	39.707	35.088	74.795	4.167	82.170	402.483	484.652	490.089
4 Prevenzione nelle aree a rischio industriale												
	143.161	143.161	206.053	99.449	20.550	41.587	62.137	2.710	34.785	100.983	135.769	141.206
5 Prevenzione nelle aree a rischio industriale nelle aree depresse												
	26.896	26.896	89.372	65.596	20.941	6.697	27.638	3.381	33.985	18.931	52.916	58.353

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO												
	1.184.161	***1.189.635***	***1.720.452***	***949.111***	***199.749***	***201.937***	***401.686***	***63.649***	***263.385***	***963.727***	***1.227.112***	***1.255.118***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO												
	1.184.161	***1.189.635***	***1.720.452***	***949.111***	***199.749***	***201.937***	***401.686***	***63.649***	***263.385***	***963.727***	***1.227.112***	***1.255.118***
4 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
1 PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEI BENI PAESAGGISTICI												
1 Tutela e conservazione della fauna e della flora	52.481	57.837	173.260	106.095	29.760	23.725	53.484	13.498	65.447	32.506	97.953	106.278
2 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici	36.262	36.262	125.677	90.026	26.391	15.010	41.401	12.972	43.294	19.845	63.139	71.304
3 Tutela dei beni ambientali e paesaggistici nelle aree depresse	24.397	24.397	94.657	72.562	22.979	5.498	28.477	2.144	39.308	18.204	57.512	64.037
5 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine	146.118	148.972	372.153	291.930	143.845	50.442	194.287	14.693	65.436	89.173	154.609	163.173
6 Tutela dei parchi, delle aree naturali protette terrestri e marine nelle aree depresse	43.204	48.460	142.929	90.084	25.177	15.149	40.325	2.563	60.958	32.558	93.516	100.041
7 Tutela dell'ambiente nelle aree a rischio idrogeologico	940	69.940	734.606	593.632	550.444	811	551.254	1.277	107.523	69.114	176.637	182.074

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello F.O. di terzo livello F.O. di quarto livello	(12) Residui propri iniziali (13-1)	(13) Residui iniziali totali (*)	(14) Massa spendibile (2+13)	(15) Autorizzazioni di cassa (*)	(16) Pagamenti in conto competenza (*)	(17) Pagamenti in conto residui (*)	(18) Pagamenti totali (*) (16+17)	(19) Economie o maggiori spese totali (14-(18+23))	(20) Residui propri finali in conto competenza (*) (5-16)	(21) Residui propri finali in conto residui (*)	(22) Residui propri finali (*) (20+21)	(23) Residui totali finali (*) (14-(18+19))
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***303.402***	***385.868***	***1.643.281***	***1.244.329***	***798.595***	***110.634***	***909.229***	***47.147***	***381.967***	***261.399***	***643.366***	***686.905***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***303.402***	***385.868***	***1.643.281***	***1.244.329***	***798.595***	***110.634***	***909.229***	***47.147***	***381.967***	***261.399***	***643.366***	***686.905***
5 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE												
1 RICERCA E SVILUPPO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE												
1 Studi e ricerche in materia di tutela ambientale e sviluppo delle tecnologie pulite	76.858	76.908	243.788	169.857	45.745	52.413	98.158	19.116	94.104	21.982	116.086	126.514
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***76.858***	***76.908***	***243.788***	***169.857***	***45.745***	***52.413***	***98.158***	***19.116***	***94.104***	***21.982***	***116.086***	***126.514***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***76.858***	***76.908***	***243.788***	***169.857***	***45.745***	***52.413***	***98.158***	***19.116***	***94.104***	***21.982***	***116.086***	***126.514***
6 TUTELA DELL'AMBIENTE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 TUTELA DELL'AMBIENTE NON ALTRIMENTI CLASSIFICABILE												
1 Programmazione, coordinamento e monitoraggio politiche ambientali	15.421	17.897	77.168	64.522	40.152	10.137	50.289	7.459	9.896	6.058	15.954	19.420

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

- Funzione obiettivo di primo livello/FO di secondo livello/FO di terzo livello/FO di quarto livello -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

F.O. di primo livello F.O. di secondo livello **F.O. di terzo livello** F.O. di quarto livello	(12) **Residui propri iniziali** (13-1)	(13) **Residui iniziali totali** (*)	(14) **Massa spendibile** (2+13)	(15) **Autorizzazioni di cassa** (*)	(16) **Pagamenti in conto competenza** (*)	(17) **Pagamenti in conto residui** (*)	(18) **Pagamenti totali** (*) (16+17)	(19) **Economie o maggiori spese totali** (14-(18+23))	(20) **Residui propri finali in conto competenza** (*) (5-16)	(21) **Residui propri finali in conto residui** (*)	(22) **Residui propri finali** (*) (20+21)	(23) **Residui totali finali** (*) (14-(18+19))
2 Vigilanza, prevenzione e repressione in materia ambientale	1.881	2.027	10.424	8.487	4.824	1.442	6.266	958	2.625	372	2.997	3.201
3 Valutazione impatto ambientale	4.611	4.611	7.253	4.404	1.737	1.253	2.990	435	628	3.200	3.828	3.828
4 Informazione, formazione ed educazione ambientale	99.622	109.478	216.161	120.852	46.083	49.580	95.663	16.883	41.635	47.749	89.384	103.615
TOTALE F.O. DI TERZO LIVELLO	***121.536***	***134.013***	***311.007***	***198.265***	***92.796***	***62.412***	***155.208***	***25.735***	***54.784***	***57.378***	***112.162***	***130.063***
TOTALE F.O. DI SECONDO LIVELLO	***121.536***	***134.013***	***311.007***	***198.265***	***92.796***	***62.412***	***155.208***	***25.735***	***54.784***	***57.378***	***112.162***	***130.063***
TOTALE F.O. DI PRIMO LIVELLO	***2.185.262***	***2.286.021***	***5.546.155***	***3.677.362***	***1.676.475***	***608.508***	***2.284.983***	***208.694***	***1.303.061***	***1.605.640***	***2.908.701***	***3.052.478***
TOTALE AMMINISTRAZIONE	***2.185.457***	***2.286.216***	***5.546.795***	***3.677.722***	***1.676.648***	***608.680***	***2.285.328***	***208.701***	***1.303.326***	***1.605.664***	***2.908.990***	***3.052.766***

(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-Cdc

INDICATORI FINANZIARI
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

Valori percentuali

TITOLO / CATEGORIA	Incremento o decremento residui	Impegni comp / Stanz.Def.Comp.	Impegni totali / Massa impegnabile	Economie comp / Stanz.Def.Comp.	Pagamenti totali / Autorizzazioni di cassa	Pagamenti totali / Massa spendibile	Autorizzazioni di cassa / Massa spendibile	Velocità smaltimento residui: Pagamenti residui / Residui iniziali	Incidenza residui stanz.: Totale Res. "F" / Stanz.Def. Comp.	Velocità gestione della spesa: Pagamenti comp./ Impegni comp.
(*)	[(23-13)/13] * 100	(5/2) * 100	(7/3) * 100	(8/2) * 100	(18/15) * 100	(18/14) * 100	(15/14) * 100	(17/13) * 100	(11/2) * 100	(16/5) * 100
1 TITOLO I - Parte corrente										
01 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	42,05%	77,39%	78,50%	15,41%	77,39%	73,94%	95,55%	63,90%	7,20%	96,55%
02 CONSUMI INTERMEDI	-24,64%	69,92%	69,79%	30,08%	79,17%	42,01%	53,06%	46,15%	0,13%	51,59%
03 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	-37,21%	97,61%	97,61%	2,39%	94,62%	93,15%	98,44%	60,74%	0,00%	98,00%
04-05-06-07 TRASFERIMENTI	110,10%	99,99%	99,99%	0,01%	90,91%	85,14%	93,66%	39,00%	0,00%	88,27%
09 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
12 ALTRE USCITE CORRENTI	59,88%	99,91%	99,91%	0,09%	99,74%	99,47%	99,73%	52,91%	0,00%	99,69%
TOTALE TITOLO 1	*-18,45%*	*83,37%*	*83,43%*	*15,65%*	*83,42%*	*56,29%*	*67,48%*	*46,15%*	*1,04%*	*75,83%*
2 TITOLO II - Conto capitale										
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	-8,66%	81,53%	77,79%	4,89%	42,99%	19,40%	45,13%	16,75%	19,79%	42,58%
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	65,82%	93,04%	93,25%	2,69%	60,98%	42,80%	70,19%	27,40%	4,27%	54,09%
TOTALE TITOLO 2	*40,93%*	*92,57%*	*92,57%*	*2,78%*	*59,00%*	*39,02%*	*66,13%*	*23,84%*	*4,90%*	*53,68%*
SPESA FINALE	*33,53%*	*91,39%*	*91,43%*	*4,42%*	*62,14%*	*41,20%*	*66,30%*	*26,62%*	*4,41%*	*56,26%*

(*) La barra delle formule fa riferimento ai numeri delle colonne dei report "Massa Impegnabile" e "Massa Spendibile"

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA IMPEGNABILE [a]
- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(1) Residui iniziali di stanziamento *	(2) Stanziamenti definitivi di competenza *	(3) Massa impegnabile (1 + 2)	(4) Impegni lordi (da consuntivo) (b) *	(5) Impegni effettivi: Impegni in conto competenza (4 - 9)	(6) Impegni effettivi: Impegni in conto residui (1 - 10)	(7) Impegni effettivi: Impegni totali (5 + 6)	(8) Economie o maggiori spese di competenza [2 -(5 + 9)]	(9) Residui finali di stanziamento in conto competenza * [2 -(5 + 8)]	(10) Residui finali di stanziamento in conto residui * (1 - 6)	(11) Residui finali di stanziamento * (9 + 10)
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE											
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	2.913	56.645	59.558	47.915	43.837	2.913	46.751	8.730	4.077	0	4.077
2 CONSUMI INTERMEDI	0	187.526	187.526	131.111	131.111	-236	130.875	56.415	0	236	236
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	0	2.524	2.524	2.464	2.464	0	2.464	60	0	0	0
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	0	161.190	161.190	161.180	161.180	0	161.180	10	0	0	0
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 ALTRE USCITE CORRENTI	0	8.837	8.837	8.829	8.829	0	8.829	8	0	0	0
TOTALE TITOLO 1	*2.913*	*416.722*	*419.635*	*351.498*	*347.421*	*2.677*	*350.098*	*65.224*	*4.077*	*236*	*4.313*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE											
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	12.859	115.396	128.255	109.750	94.085	5.688	99.773	5.646	15.666	7.171	22.837
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	84.987	2.728.461	2.813.448	2.655.095	2.538.468	84.987	2.623.455	73.366	116.627	0	116.627
TOTALE TITOLO 2	*97.846*	*2.843.857*	*2.941.703*	*2.764.845*	*2.632.553*	*90.675*	*2.723.228*	*79.012*	*132.292*	*7.171*	*139.464*
SPESA FINALE	*100.759*	*3.260.579*	*3.361.338*	*3.116.343*	*2.979.974*	*93.352*	*3.073.326*	*144.235*	*136.370*	*7.407*	*143.777*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*
(b) Ottenuti sommando agli impegni effettivi in conto competenza i residui finali di stanziamento di lettera "F" in conto competenza

FORMAZIONE E UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE[a]

- ANALISI ECONOMICA (SEC 95) / TITOLO / CATEGORIA -

2000 MINISTERO DELL'AMBIENTE

Valori assoluti (Milioni di Lire):

TITOLO / CATEGORIA	(12) Residui propri iniziali	(13) Residui iniziali totali	(14) Massa spendibile	(15) Autorizzazioni di cassa	(16) Pagamenti in conto competenza	(17) Pagamenti in conto residui	(18) Pagamenti totali	(19) Economie o maggiori spese totali	(20) Residui propri finali in conto competenza	(21) Residui propri finali in conto residui	(22) Residui propri finali	(23) Residui totali finali
	*		*	*	*	*	*		*	*	*	*
	(13-1)		(2+13)				(16+17)	[14-(18+23)]	(5-16)		(20+21)	[14-(18+19)]
1 TITOLO I - PARTE CORRENTE												
1 REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	1.438	4.352	60.997	58.280	42.323	2.781	45.104	9.711	1.514	590	2.104	6.182
2 CONSUMI INTERMEDI	269.352	269.352	456.878	242.426	67.634	124.297	191.931	61.953	63.477	139.281	202.757	202.993
3 IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	195	195	2.719	2.677	2.414	118	2.533	64	49	73	123	123
4-5-6-7 TRASFERIMENTI	10.918	10.918	172.108	161.190	142.276	4.258	146.533	2.636	18.904	4.034	22.938	22.938
9 INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 ALTRE USCITE CORRENTI	24	24	8.861	8.837	8.802	13	8.815	8	27	11	39	39
TOTALE TITOLO 1	*281.927*	*284.840*	*701.562*	*473.410*	*263.449*	*131.467*	*394.916*	*74.372*	*83.972*	*143.989*	*227.961*	*232.274*
2 TITOLO II - CONTO CAPITALE												
21 INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTO TERRENI	656.057	668.917	784.313	353.928	40.062	112.075	152.137	21.196	54.023	534.120	588.143	610.980
22-23-24-25-26 TRASFERIMENTI	1.247.473	1.332.459	4.060.920	2.850.384	1.373.137	365.138	1.738.275	113.133	1.165.331	927.554	2.092.885	2.209.512
TOTALE TITOLO 2	*1.903.530*	*2.001.376*	*4.845.233*	*3.204.312*	*1.413.199*	*477.213*	*1.890.412*	*134.329*	*1.219.354*	*1.461.675*	*2.681.028*	*2.820.492*
SPESA FINALE	*2.185.457*	*2.286.216*	*5.546.795*	*3.677.722*	*1.676.648*	*608.680*	*2.285.328*	*208.701*	*1.303.326*	*1.605.664*	*2.908.990*	*3.052.766*

*(a) Con * sono indicate le poste di bilancio direttamente rilevabili dal Sistema integrato RGS-CdC*