dei dipendenti dall'aziende esercenti i pubblici servizi di trasporto, mediante allineamento a quelle medie dei dipendenti del settore industriale, è corrisposto all'INPS dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante un piano di rientro commisurato ad un limite di impegno quindicennale di lire 10 miliardi a decorrere dall'anno 2000. L'emissione del mandato in questione è risultata quindi coerente con le citate disposizioni di legge e regolare sotto il profilo amministrativo-contabile.

Per ciò che concerne il capitolo n. 8139, l'ordinativo individuato n. 4, a favore della Interporto Marche S.p.A., per l'importo di 2.324.056,05, si è accertato che si trattava di erogazioni di rate relative ai contributi quindicennali per la realizzazione di interporti. Nel caso di specie la somma si riferisce all'interporto di Jesi, considerato di rilevanza nazionale. Anche in tale caso si è potuta constatare la coerenza degli atti con le disposizioni di legge che disciplinano la materia (in particolare le leggi 4 agosto 1990, n. 240, 30 maggio 1995, n. 204, 20 dicembre 1996, n. 640 e 7 dicembre 1999, n. 472).

Infine, con riferimento all'ordinativo n. 5 (importo pagato euro 192,90) del capitolo 1586 di competenza del centro di responsabilità n. 2 (Coordinamento dello sviluppo del territorio per le politiche del personale e gli affari generali), si è rilevato, che dalla documentazione allegata e da quella contenuta nel fascicolo dell'Amministrazione, non è risultata comprovata l'osservanza dei criteri generali per l'erogazione degli interventi assistenziali, di cui ai verbali del Consiglio di Amministrazione in data 11 giugno 1986 e in data 18 dicembre 1996.

2.5 Sistema integrato dei controlli.

Come è noto il sistema dei controlli si sostanzia fondamentalmente:

a) nel controllo strategico (articoli 1, comma 1, lett. *d)*, e 6 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286);

b) nel controllo di gestione (articoli 1, comma 1, lett. *b)*, e 4 del d.lgs. n. 286 del 1999);

c) nella valutazione dei dirigenti apicali (articolo 6, comma 2, del d.lgs. n. 286 del 1999);

d) nella valutazione dei dirigenti di prima fascia non apicali (articolo 1, comma 1, lett. *c)*, e 5 del d.lgs. n. 286 del 1999).

Per quanto concerne il controllo strategico, è ormai operativo il relativo sistema informativo (SISTRA), per mezzo del quale i dati relativi allo stato di avanzamento degli obiettivi strategici, degli obiettivi operativi e dei correlati programmi d'azione/fasi – riferiti a specifici *indicatori* – vengono inseriti direttamente dalle strutture interessate (Dipartimenti, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e Presidenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici), mentre i dati relativi agli obiettivi finanziari, forniti dai dipartimenti, vengono esaminati ed immessi nel sistema dal Servizio di controllo interno.

Per mezzo dei dati elaborati dal Sistema informativo, rappresentati attraverso *report* di sintesi, si evidenzia in modo diretto e immediato il grado di raggiungimento degli obiettivi, anche al fine di assumere eventuali azioni correttive.

Analogamente, è operativo il sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST), per mezzo del quale le strutture competenti procedono, al loro interno, alla verifica dell'efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, al fine di ottimizzare il rapporto tra costi e risultati, anche mediante tempestivi interventi correttivi.

Relativamente alla valutazione dei dirigenti di prima e seconda fascia, è stato adottato il decreto ministeriale 10 marzo 2005, contenente le metodologie di conferimento degli obiettivi e delle risorse da attribuirsi al personale dirigente, nonché i criteri e le procedure di verifica dei risultati e di valutazione dei dirigenti medesimi. Detto decreto prevede, tra l'altro, all'articolo 2, comma 1, che il Ministro, individuati appositi criteri su proposta del Servizio di controllo interno, valuti i dirigenti incaricati ai sensi dell'articolo 19, commi 3 e 10, del decreto legislativo n. 165 del 2001.

A tale riguardo, è stata predisposta a cura del SECIN, una bozza di provvedimento con il quale vengono individuati i criteri di valutazione dei dirigenti che rispondono direttamente all'organo politico per il conseguimento degli obiettivi loro assegnati da quest'ultimo.

Non sono stati, invece, forniti dall'Amministrazione elementi relativi al controllo di regolarità amministrativa e contabile di cui all'articolo 1, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286.

3. Risultati dell'attività gestionale nei principali settori di intervento.

3.1 Analisi dei principali programmi e obiettivi (tratti dal DPEF, dalla legge finanziaria, dal programma di Governo, da altri atti programmatici di settore e dalla direttiva annuale).

In via preliminare, prima di esaminare i risultati dell'azione amministrativa esposti con riferimento alle macromissioni del ministero, si osserva che la direttiva per l'azione amministrativa per l'anno 2004 è stata adottata dal Ministro in data 31 dicembre 2003 e, quindi, tempestivamente rispetto all'inizio dell'esercizio finanziario. La direttiva segue puntualmente le indicazioni di carattere generale fornite dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in ordine all'individuazione delle priorità politiche e alla definizione di obiettivi strategici e operativi. Sempre in adesione agli indirizzi della Presidenza del Consiglio sono state elaborate schede per il monitoraggio e la verifica del raggiungimento degli obiettivi. Si deve osservare, tuttavia, che appare non ancora strettamente correlata l'assegnazione degli obiettivi ai dirigenti con l'attribuzione delle risorse finanziarie.

La direttiva generale per l'indirizzo e l'azione amministrativa per l'anno 2004 è stata adottata nell'ambito del quadro programmatico generale cui sono indirizzate le politiche dell'esecutivo e tenendo anche conto degli orientamenti espressi in sede sopranazionale dalle UE. Il Ministro, anche sulla base delle proposte formulate dai centri di responsabilità, ha individuato, tra le priorità politiche di particolare rilievo per il 2004, la necessità di dare ulteriore impulso al controllo di gestione; lo stesso è stato, infatti, oggetto di specifica declaratoria nella quale è stato evidenziato l'utilizzo di sistemi informatici appositamente predisposti.

Sono stati conferiti, poi, anche gli obiettivi strategici ed operativi, ai fini dell'attuazione delle priorità politiche, e le risorse finanziarie ai quattro dipartimenti, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ai dipartimenti inoltre, sono stati assegnati, per specifici settori di intervento, obiettivi ed indicatori finanziari.

È stato stabilito poi che i capi dei dipartimenti e il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici attribuiscano ai dirigenti degli uffici di livello dirigenziale generale gli obiettivi ritenuti opportuni in armonia con gli indirizzi tracciati dalla stessa direttiva.

Tale ultima indicazione si è estrinsecata, da parte dei destinatari della direttiva, con l'emanazione di appositi provvedimenti.

La direttiva per l'anno 2005 è stata emanata il 31 dicembre 2004 nella considerazione sia di quanto indicato nel DPEF per gli anni dal 2004 al 2007, sia degli indirizzi per garantire la coerenza programmatica per l'azione di Governo emanati dal Presidente del Consiglio dei Ministri sia, infine, delle linee guida e dell'atto di indirizzo ministeriali. Le priorità politiche cui si è ritenuto di dare particolare rilievo sono dirette ad ottenere il miglioramento delle aree di intervento, comuni all'Amministrazione ed al Consiglio superiore dei lavori pubblici, relative ai fattori "sicurezza" ed "ammodernamento".

L'atto evidenzia le priorità politiche, tradotte in obiettivi strategici dell'azione amministrativa e della gestione, che danno luogo a programmi d'azione, individuati e riportati in singole e sintetiche schede illustrative.

Con riferimento ai principali programmi di attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è da segnalare in primo luogo la prosecuzione della realizzazione dell'attuazione della

"legge obiettivo". Come detto, la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, con la delibera n. 8 del 2005, ha fornito un quadro di dettaglio delle criticità riscontrate in sede di esame degli atti di gestione relativi alle opere rientranti nell'ambito della predetta legge. Le rilevate criticità sono relative alle carenze pianificatorie; alle insufficienti capacità progettuali; all'esiguità delle risorse; all'inclusione di opere vecchie e nuove; al frequente impiego di Commissari *ad acta*; all'inadeguatezza dello strumento della "finanza di progetto" ai fini del finanziamento delle opere; all'avanzamento lento delle opere; alle carenze di coordinamento e di monitoraggio.

Recentemente, con la delibera CIPE in data 27 maggio 2005, sono state approvate 10 grandi opere per un investimento complessivo di oltre 3.500 milioni euro[6]. Con le suddette opere gli investimenti riconducibili alla "legge obiettivo" ammontano a 54 miliardi di euro pari a circa il 45 per cento delle previsioni complessive del programma infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nel 2001.

Macromissione n. 1: infrastrutture puntuali e a rete; altre opere pubbliche statali.

Sono numerosi i programmi ai quali è stata data attuazione nel corso del 2004 nell'ambito della macromissione "Infrastrutture puntuali a rete; altre opere pubbliche statali".

Tra i programmi di investimento con onere a carico degli stanziamenti assegnati al Centro di responsabilità 2 "*Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali*", di rilievo appaiono quelli attinenti alla salvaguardia della Laguna di Venezia. Le risorse previste dagli stanziamenti di bilancio sui capitoli allocati nell'unità previsionale di base 2.2.3.7 "*Interventi per Venezia*" si riferiscono prevalentemente ad annualità quindicennali (limiti di impegno) che riguardano precedenti disposizioni legislative (legge n. 798 del 1984, legge n. 139 del 1992), ivi comprese quelle attinenti al rifinanziamento dei medesimi interventi.

La ripartizione di tali risorse è affidata al Comitato di indirizzo coordinamento e controllo, di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984, istituito presso il Magistrato alle Acque di Venezia.

Lo stato di previsione della spesa ha previsto, per l'esercizio finanziario 2004, per i programmi compresi nella suddetta UPB, una dotazione, in termini di competenza definitiva, pari a 380.260.147,72 euro. Tale importo include le risorse assegnate con precedenti disposizioni legislative, nonché quelle derivanti da nuovi programmi di finanziamento.

In proposito, si segnala che, a decorrere dal 2004, sono stati finanziati nuovi interventi, per l'importo complessivo pari a 30.987.000,00 euro quale limite di impegno quindicennale previsto dalla legge n. 448 del 2001 (legge finanziaria 2002), ripartito dal predetto Comitato con apposite delibere ed assegnato, per la quota parte di 21.227.000,00 euro, a carico dei pertinenti capitoli di spesa allocati presso la ripetuta UPB 2.2.3.7 nell'esercizio finanziario 2004.

Inoltre, l'articolo 4, comma 242, della legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria 2004), tab. D, rifinanziando, tra l'altro, alcune delle leggi concernenti la "Prosecuzione degli interventi per la Salvaguardia di Venezia", ha assegnato i seguenti contributi finalizzati al Riequilibrio idrogeologico della Laguna:

---

[6] Le opere finanziate sono:
Ferrovia Messina-Catania (completamento Gianpillieri-Fiumefreddo) *1970 milioni*
Ferrovia Spoleto–Terni (raddoppio linea) *532 milioni*
Ferrovia Rho–Arona (tratta Rho–Gallarate) *302 milioni*
Collegamento ferroviario Venezia-Aeroporto Marco Polo *224 milioni*
Interporto Battipaglia *18 milioni*
Allaccio A12–interporto Fiumicino *18 milioni*
Raccordo autostradale Villesse–Gorizia *86 milioni*
Metropolitana Parma *306 milioni*
Metropolitana Rimini *93 milioni*
Metropolitana Fiera di Milano *36 milioni*

a) Es. 2004: 13.000.000,00 euro
b) Es. 2005: 3.000.000,00 euro
c) Es. 2006: 3.000.000,00 euro

L'importo di cui al punto a) è stato, pertanto, stanziato nello stato previsionale della spesa dell'Amministrazione per il 2004 a carico del Cap. 7191 *"Fondo da ripartire per la prosecuzione dei programmi d'intervento per la salvaguardia di Venezia, finalizzati alla manutenzione dei rii ed alla tutela e conservazione del patrimonio edilizio prospiciente i rii"*, allocato presso il citato C.d.R. n. 2 nella predetta UPB 2.2.3.7.

Nel corso dell'esercizio 2004 è stata disposta, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, una variazione di bilancio, per l'importo di 13.000.000 euro, dal cap. 7191 al cap. 7197, di nuova istituzione, denominato *"Spese in gestione al Magistrato alle Acque volte alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna"*; tale denominazione dal 2005 è così variata *"Riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare"*.

Programma: Programmazione negoziata.

La programmazione negoziata prevista dall'articolo 2, comma 203, della legge n. 662 del 1996 è finalizzata al perseguimento di uno o più programmi di intervento di interesse comune tra il Governo e le regioni, mediante intese istituzionali di programma e accordi di programma-quadro.

Le intese, da configurarsi quale atto di programmazione politico-economica nei differenti settori della spesa pubblica, sono curate dal Ministero dell'economia e delle finanze, per ciò che riguarda i rapporti negoziali e l'*iter* procedurale. Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è demandato il supporto tecnico; relativamente agli atti già in essere, detto supporto ha riguardato il settore della viabilità, il sistema portuale, le risorse idriche ed i settori ferroviario ed aeroportuale.

Nel 2004 sono stati stipulati dal Ministero dell'economia e delle finanze con i ministeri di settore, le regioni ed enti nazionali competenti in materia, n. 23 accordi di programma quadro, per un importo complessivo di risorse programmate pari a circa 694 milioni di euro.

Programma: SIMPT – Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti.

Nel 2004 è proseguito regolarmente lo svolgimento del contratto di affidamento dei servizi di sviluppo modellistica, aggiornamento dati, assistenza tecnica, manutenzione e supporto alla conduzione funzionale del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT). Tale contratto ha durata di 36 mesi a decorrere dal 3 ottobre 2003, data di inizio delle attività, e un importo di 2.867.224,12 di euro, a valere sul capitolo 8079/RP, imputato al C.d.R. n. 5.

Nel 2004, in particolare, è stata eseguita e completata la campagna di rilievo del traffico stradale, consistente in 500 misurazioni sulla rete stradale nazionale, ed ha avuto inizio l'acquisizione dei dati di domanda di trasporto tramite indagini telefoniche e questionari, che prevede l'esecuzione di 15.000 contatti. Inoltre, è stato effettuato il pagamento del primo stato di avanzamento per un importo di 299.607,48 euro, più IVA.

Programma: Monitoraggio e programmazione delle reti idriche, idrauliche ed acquedottistiche.

Il programma comprendeva, tra l'altro, la sottoscrizione, entro il 2004, di numerosi accordi di programma-quadro (APQ) per il trasferimento delle risorse idriche alle regioni e l'analisi dei risultati degli accordi già sottoscritti, con il riepilogo delle risorse finanziarie programmate al giugno 2004, che ammontavano a circa 14.157,00 milioni.

A tutto il 2004 risultano sottoscritti otto APQ; per altri due accordi, stipulati nel 2003, si è proceduto ad una revisione; per altri due ancora l'Amministrazione è pervenuta alla firma di un'intesa preliminare propedeutica.

Altre amministrazioni coinvolte nel programma sono il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministero delle politiche agricole e forestali, nonché le regioni.

Programma: Programma triennale opere marittime (Quota 2004).

Per quanto concerne i principali programmi in essere nel corso del 2004, è stata svolta tutta l'attività istruttoria per l'elaborazione del programma definitivo aggiornato delle opere marittime per il triennio 2004-2006.

Gli interventi infrastrutturali posti in essere direttamente dall'Amministrazione, hanno riguardato l'elaborazione del suddetto programma per il triennio 2004-2006 e degli accantonamenti previsti al proprio interno, tenuto conto che, in virtù delle disposizioni che hanno trasferito alle regioni le competenze in materia, restano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti soltanto quelle di difesa degli abitati.

Inoltre, è stata svolta e completata anche l'attività istruttoria finalizzata al riparto dei fondi speciali, disposti dall'articolo 36 della legge 1° agosto 2002 n. 166, per il rifinanziamento della legge 30 novembre 1998, n. 413, da destinare alle autorità portuali, alle aziende autonome al porto di Chioggia e Monfalcone e al comune di Manfredonia per problematiche ambientali. Con il DM del 30 giugno 2004, emanato sulla base del programma di cui sopra e in adesione a quanto previsto nella delibera della Sezione di controllo preventivo di legittimità sulle amministrazioni dello Stato, 11 marzo 2004, è stata ripartita la somma complessiva di 1.425.900.000,00 euro di cui 1.398.100.005,00 euro destinati alle autorità ed 27.799.995,00 euro destinati alle aziende autonome, ai porti di Chioggia e Monfalcone e al comune di Manfredonia.

Infine, sono da evidenziare le opere infrastrutturali - nei porti sede di autorità portuale finanziate ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 - che sono direttamente realizzate dalle stesse autorità portuali. L'importo destinato alle autorità in parola per tali finalità ammonta, per il triennio 2004-2006, ad 493.849.822,89 euro, di cui 341.680.124,45 euro relativi agli interventi con copertura finanziaria immediata. Sul programma approvato sono stati effettuati, nel corso del 2004, assegnazioni di competenza ed impegni di spesa per 236.725.278,68 euro. Alla data del 31 dicembre 2004, risultano ancora disponibili sul capitolo in conto competenza 33.909.797,60 euro.

Programma: Realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti[7].

---

[7] Si segnala che la Corte dei conti – Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato – ha riferito in materia con delibera n. 17/2004/G. In particolare l'indagine ha riguardato lo stato di attuazione dei programmi finalizzati allo sviluppo dei sistemi portuali ed all'incentivazione del trasporto marittimo delle merci, per ridurre la congestione stradale e contrastare l'inquinamento ambientale, anche in attuazione degli obiettivi fissati dal nuovo "Piano generale dei trasporti e della logistica", emanato nel 2001.

Ad avviso della Corte, i risultati raggiunti nella realizzazione delle infrastrutture portuali sono da considerare modesti, a distanza di oltre un quinquennio dall'emanazione della legge n. 413 del 1998: in effetti, le poche opere portate a termine dalle varie Autorità portuali sono ancora insufficienti rispetto al fabbisogno.

Sono stati presi in considerazione n. 25 porti, nei quali risultano programmati 123 interventi complessivi per opere marittime: 87 di questi (pari al 70,7 per cento del totale) riguardano lotti di lavori per "autostrade del mare".

Soltanto sei Autorità portuali (Catania, Civitavecchia, Gioia Tauro, Livorno, Salerno e Savona) avevano completato, al 31 dicembre 2003, parte degli interventi autorizzati (peraltro ancora in attesa di collaudo) per un totale di 24 su 123, pari al 19,5 per cento. Considerando che 7 dei 24 interventi riguardano acquisti di strutture, le opere eseguite scendono a 17, con abbassamento della media generale dei lavori ultimati al 14,6 per cento.

Lo stanziamento del relativo capitolo di spesa 7849 (ripartito in otto piani gestionali), pari ad euro 232.795.250,00 per l'anno 2004 è stato destinato:

euro 51.645.690,00 al rimborso delle due rate semestrali alla banca OPI S.p.A. per il mutuo contratto dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, ai sensi del DM 27 ottobre 1999 per l'utilizzo delle risorse recate dall'articolo 9 della legge n. 413 del 1998, impegnato fin dal 2000;

euro 83.149.560,00 al rimborso delle rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle autorità portuali, in reazione al rifinanziamento della stessa legge disposto con le leggi n. 488 del 1999 e n. 388 del 2000;

euro 98.000.000,00 alla contrazione di ulteriori mutui, ancora da stipulare, a valere sull'ulteriore rifinanziamento della norma disposto dall'articolo 36 della legge n. 166 del 2002.

Nel 2004 sono stati disposti pagamenti per euro 87.919.313,00 ed assunti nuovi impegni, relativi al primo rifinanziamento, per euro 17.043.077,00, anche a carico di esercizi futuri.

Programma: Investimenti nelle sedi di Autorità portuali (cap. 7850).

L'articolo 145, comma 61, della legge n. 388 del 2000 ha previsto uno stanziamento di 50 miliardi di lire per investimenti nelle sedi di autorità portuali. Tali risorse (pari ad euro 25.822.845) sono state ripartite tra le autorità portuali con decreto interministeriale del 18 aprile 2002.

Le cause del ritardo sono imputabili a varie contingenze, tra le quali spiccano la scelta di lavori ancora in fase pre-progettuale e l'assenza di una adeguata programmazione da parte del Ministero, sia per le opere da realizzare che per l'individuazione delle tratte.

Proprio quest'ultima carenza ha indotto la Corte, nella sede del controllo preventivo su atti, a ricusare il visto (delibera n. 3 del 1° aprile 2004) ad un decreto ministeriale che si limitava a ripartire le risorse fra le Autorità portuali, lasciando alle medesime l'individuazione degli interventi da realizzare.

Dai successivi provvedimenti emerge, tuttavia, che l'Amministrazione si è adeguata ai rilievi formulati in sede di controllo.

Ulteriore criticità riguarda l'assetto organizzativo, che appare oggettivamente complesso e produce ricorrenti difficoltà gestionali (conflitti frequenti tra i centri decisionali Ministero-Enti locali-Regioni; farraginosità dei Comitati portuali; ricorrente conflittualità fra i piani regolatori portuali e comunali, ecc.).

In ordine ai rilevati ritardi l'Amministrazione ha rappresentato alcune discrasie della struttura di missione che, in vario modo, hanno influito sull'efficienza del servizio, quali: l'unificazione organizzativa limitata agli uffici di livello dirigenziale generale; la mancata individuazione delle divisioni all'interno della Direzione generale competente; la incompleta unificazione del personale non dirigenziale; il conseguente assetto ancora provvisorio e disomogeneo, derivante dalla sommatoria degli uffici dirigenziali già operanti nei soppressi Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione; la complessità delle procedure (valutazione di impatto ambientale, progettazioni, varianti e piani regolatori portuali, vecchi anche di 30).

Pur prendendo atto delle disfunzioni indicate – che certamente hanno influito sul rendimento complessivo dell'azione amministrativa, non può essere valutata positivamente, in quanto nell'arco di un quinquennio è stato realizzato meno del 22 per cento degli investimenti autorizzati dallo Stato per la realizzazione delle infrastrutture necessarie all'avvio delle "autostrade del mare".

Più di recente, tuttavia, si riscontra una decisa accelerazione delle iniziative per la realizzazione dei progetti di trasporto via mare.

L'Amministrazione con decreto 3 giugno 2004 ha, infatti, approvato un ulteriore programma di interventi, con una percentuale non inferiore al 20 per cento dei finanziamenti finalizzata allo sviluppo delle "autostrade del mare", in ottemperanza al disposto della legge n. 413 del 1988. Con tale finanziamento, la somma complessiva stanziata dal legislatore sfiora i 3,5 miliardi di euro."

Sono state anche individuate le seguenti rotte più significative per le autostrade del mare: 1) Genova-Palermo; 2) Livorno-Palermo/Catania; 3) Napoli-Palermo; 4) Ravenna-Catania.

Ulteriori possibilità di finanziamento per le autostrade del mare verranno anche dalla Comunità europea per le tratte internazionali: tali aiuti costituiscono per l'Italia una occasione da non perdere, giacchè la tempistica prevista (completamento entro il 2010) per l'utilizzazione delle risorse dovrà essere assolutamente rispettata, pena la perdita dei fondi comunitari.

Nel 2004 si è provveduto all'erogazione di euro 1.505.461,17 a favore delle autorità portuali di Napoli, Salerno e Taranto, portando ad euro 18.365.804,75 le somme trasferite a favore dei beneficiari.

Inoltre, la legge n. 358 del 1° dicembre 2003 ha assegnato, per interventi nel porto di Palermo, ulteriori 7.282.000,00 euro. Nel 2004, l'Amministrazione ha provveduto alla stipula di un'apposita convenzione con l'autorità portuale, ente attuatore delle opere infrastrutturali, ed è stato assunto il relativo impegno di spesa. L'erogazione delle risorse avverrà a partire dall'approvazione del quadro economico definitivo conseguente all'aggiudicazione della relativa gara d'appalto.

Programma: Attività di monitoraggio delle opere pubbliche finanziate.

All'attività di finanziamento delle opere è connessa quella del monitoraggio e controllo sull'utilizzo delle risorse assegnate. Nel 2004, l'Amministrazione ha provveduto all'aggiornamento costante del programma di monitoraggio delle opere infrastrutturali realizzate nei porti con le risorse ex leggi n. 341 del 1995, n. 641 del 1996, n. 135 del 1997, n. 208 del 1998, n. 413 del 1998 (art. 9) e n. 388 del 2000 (art. 145), per corrispondere con puntualità alle richieste dei vari organismi preposti al controllo ed alla vigilanza in materia di lavori pubblici. Analoga attività è in corso in relazione all'utilizzo delle risorse derivanti dai mutui contratti nel 2002 a carico del primo rifinanziamento della legge n. 413 del 1998.

Programma: Infrastrutture aeroportuali.

L'attività di monitoraggio sullo stato di attuazione degli interventi finanziati dallo Stato (DM n. 68T del 25 maggio 1999) si è svolta secondo i seguenti criteri:

- verifica dei dati relativi all'utilizzo, da parte dell'ENAC, delle somme stanziate dal decreto in argomento per la realizzazione degli interventi previsti nelle convenzioni tra lo stesso ENAC e le società di gestione;
- verifica sul rispetto della tempistica per la realizzazione delle stesse opere, proposte relative al riutilizzo delle somme derivanti da economie o decadenze.

In sede di monitoraggio, l'Amministrazione ha constatato che gli interventi finanziati con l'articolo 17 della legge n. 135 del 1997 ricadono principalmente nelle tipologie relative alla manutenzione straordinaria, alla realizzazione di nuove opere ed all'ampliamento e miglioramento di quelle già esistenti. Attraverso il confronto tra gli importi necessari per la realizzazione di detti interventi e quelli relativi alle somme percepite dalle varie società di gestione, sono state effettuate verifiche in merito alla correttezza dell'utilizzo dei fondi finanziati con il predetto articolo.

Macromissione 2: assetto e sviluppo del territorio, politiche urbane ed edilizia.

Nell'ambito della macromissione "Assetto e sviluppo del territorio, politiche urbane ed edilizia" si segnala l'attuazione dei programmi *URBAN* e dei *Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST).*

Programma: URBAN II.

Nel 2004, si è registrato il regolare avanzamento dei programmi di iniziativa comunitaria URBAN II 2000-2006 – destinati allo sviluppo e al recupero urbano dei Comuni di Torino, Milano, Genova, Carrara, Pescara, Caserta, Mola di Bari, Taranto, Crotone e Misterbianco – che prevedono la realizzazione di interventi per complessivi 265 milioni, di cui 120 finanziati con fondi FESR ed il rimanente con risorse nazionali. Tutte le amministrazioni comunali hanno raggiunto l'obiettivo di spesa prefissato dalla regola N+2, evitando così il disimpegno automatico. Complessivamente, a fine 2004, l'insieme dei dieci programmi ha superato il livello del 36 per cento della spesa totale.

Programma URBAN Italia.

La principale finalità del programma URBAN ITALIA è quello di assicurare continuità, a livello nazionale, ai programmi URBAN comunitari, ritenuti un modello di programmazione integrata di successo, individuando strategie innovative per la rivitalizzazione sostenibile di città di piccole e medie dimensioni o di aree urbane degradate all'interno di grandi città. A tal fine, sono stati concessi contributi ai primi venti programmi non ammessi al finanziamento comunitario nella graduatoria del programma URBAN II con le risorse messe a disposizione dalla legge n. 388 del 2000.

Nel 2004 sono stati sottoscritti 20 accordi di programma, su 20 previsti, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i comuni interessati. Questi ultimi, poi, hanno avviato buona parte delle azioni previste ed hanno effettuato la prima rendicontazione della spesa al 30 dicembre 2004.

Nel complesso, l'insieme dei 20 programmi ha previsto il finanziamento dello Stato pari a 5,16 milioni per ogni comune, per un totale di 103,2 milioni.

Programma: Società di trasformazione urbana.

L'articolo 7, comma 1, della legge 8 febbraio 2001, n. 21, al fine di promuovere la costituzione – da parte dei comuni e delle città metropolitane – delle società di trasformazione urbana di cui all'articolo 120 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ha disposto il finanziamento, da parte del Ministero, degli studi di fattibilità, delle indagini conoscitive necessarie all'approfondimento della realizzabilità economica, amministrativa, finanziaria e tecnica delle ipotesi di trasformazione deliberate dal consiglio comunale, nonché degli oneri occorrenti alla progettazione urbanistica. Ai sensi della medesima disposizione di legge, è stata autorizzata la spesa di lire 13,2 miliardi per l'anno 2000, di lire 15,2 miliardi per l'anno 2001 e di lire 13,2 miliardi per l'anno 2002.

Sulla base delle graduatorie delle domande presentate dai comuni e dalle città metropolitane nell'ambito delle due distinte selezioni previste dal decreto del Ministro dei lavori pubblici del 6 giugno 2001 e dall'allegato bando di gara, successivamente modificato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 3 aprile 2002, nel 2004 sono state stipulate le relative convenzioni per la regolamentazione dei rapporti tra le parti e la determinazione delle modalità di erogazione dei finanziamenti.

Programma: Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST).

Obiettivi generali dei PRUSST sono la realizzazione, l'adeguamento ed il completamento di attrezzature sia a rete che puntuali di livello territoriale e urbano in grado di promuovere e di orientare occasioni di sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale, avuto riguardo ai valori di tutela ambientale, alla valorizzazione del patrimonio storico, artistico e architettonico.

L'Amministrazione ha dichiarato che nel 2004 sono stati approvati 78 programmi, con il relativo finanziamento delle attività di assistenza tecnica ai soggetti promotori, delle progettazioni e realizzazioni delle opere previste, per un ammontare di contributi erogati pari ad euro 339.593.489,13.

Programma: Sostegno agli interventi contro l'abusivismo edilizio.

In tale settore, nel periodo di riferimento (1° gennaio–10 agosto 2004)[8] sono state svolte l'attività relative all'istruttoria sui ricorsi straordinari al Capo dello Stato in materia di abusi edilizi e quelle residuali dei condoni edilizi del 1985 e del 1994.

Si segnala la realizzazione di un sistema centralizzato per la raccolta delle informazioni tramite internet, per la costituzione di un archivio informatizzato da utilizzare da parte dei comuni e di altri soggetti istituzionali interessati.

Tale sistema è stato adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, ai sensi dell'art. 32, comma 13 del D.L. 30 settembre 2003, n. 269 convertito con legge 24 novembre 2003, n. 326, ed è stato istituito nelle more della costituzione dell'Osservatorio nazionale dell'abusivismo edilizio previsto dal medesimo articolo (al quale faranno capo le attività di monitoraggio e di raccolta delle informazioni relative al fenomeno dell'abusivismo edilizio).

Programma: Interventi nel settore dei lavori pubblici.

Nel corso del 2004 si è dato luogo ad un programma di spesa in seguito alla stipula di una convenzione, sottoscritta il 30 giugno 2004 e con scadenza il 31 dicembre 2005, tra il Ministero ed ITACA (Associazione nazionale per l'innovazione e la trasparenza degli appalti e per la compatibilità ambientale), allo scopo di assicurare la continuità dell'erogazione e della gestione, in via unificata, dei servizi in rete *www.serviziobandi.llpp.it* e *www. legge 109-94.it.*

Il primo dei siti citati riguarda la pubblicazione dei bandi, degli esiti di gara, degli avvisi di *project financing,* nonché delle programmazioni triennali e degli elenchi annuali dei lavori pubblici. Il secondo fornisce un servizio di informazione e di supporto tecnico giuridico alle amministrazioni pubbliche sulle modalità di applicazione della disciplina in materia di appalti pubblici, ai fini di una corretta attuazione della normativa.

Gli oneri derivanti dalla convenzione sono a carico del cap. 1627 del Ministero, al quale, per l'esercizio finanziario 2004, è stato assegnato uno stanziamento pari a 70.000,00 euro. Sul medesimo capitolo di spesa, sono stati liquidati, in favore dell'associazione ITACA, nel corso del 2004 la quota di euro 35.000,00 a titolo di acconto sulle competenze ad essa spettanti.

Macromissione 3: servizi di trasporto e sicurezza.

L'Amministrazione ha provveduto a dare attuazione all'articolo 116, comma 1-*bis*, e 116-*bis*, del Codice della strada, in particolare per ciò che riguarda il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, essendosi reso necessario abilitare *ad hoc* parte del personale. Inoltre, intensa è risultata l'attività di organizzazione delle sedute d'esame, svolte presso gli istituti scolastici, nonché di quelle svolte direttamente presso le sedi periferiche dell'Amministrazione. Detta attività ha prodotto i seguenti risultati (alla data del 24 dicembre 2004): esami svolti 846,052; candidati respinti 225.999; candidati assenti 41.402; candidati abilitati 578.651.

Da segnalare, poi, sono i dati relativi all'applicazione della c.d. "patente a punti" che di seguito si riportano.

Il 1° luglio 2004 è iniziato il secondo anno di applicazione delle modifiche al Codice della strada.

Relativamente a tutto il 2004, sono disponibili i dati relativi all'ambito extraurbano rilevati dalla Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri.

Detti dati e confronti sono riportati nelle tabelle che seguono.

---

[8] L'attività relativa al sostegno agli interventi contro l'abusivismo edilizio è stata svolta dal Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio sino all'11 agosto 2004, data di entrata in vigore del D.P.R. 184/2004, con il quale è stato operato il trasferimento delle relative competenze al Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici.

Valutazione II° semestre 2003 vs I° semestre 2004	*I° semestre 2004*	*II° semestre 2003*	*Differenza*	*Diff. %*
Totale incidenti	78.450	83.246	-4.796	-5,8
Morti	1.722	1.990	-268	-13,5
Feriti	54.450	57.778	-3.328	-5,8

Nei sei mesi che vanno dal 1° gennaio al 30 giugno 2004, con riferimento al precedente semestre del 2003 (cioè con norme già in vigore), i dati evidenziano una riduzione degli incidenti del 5,8 per cento, del 13,5 per cento dei decessi e del 5,8 per cento di feriti.

Ciò significa in termini numerici una riduzione di 4.796 incidenti, 268 morti e 3.328 feriti.

Valutazione II° semestre 2003 vs II° semestre 2004	*II° semestre 2004*	*II° semestre 2003*	*Differenza*	*Diff. %*
Totale incidenti	79.770	83.246	-3.476	-4,2
Morti	2.013	1.990	23	1,2
Feriti	57.714	57.778	-64	-0,1

Nei sei mesi che vanno dal 1° luglio al 31 dicembre 2004, con riferimento all'analogo semestre del 2003 (sempre con norme già in vigore), i dati evidenziano una riduzione degli incidenti del 4,2 per cento, dello 0,1 per cento dei feriti, con un lieve aumento dell' 1,2 per cento dei decessi.

Ciò significa in termini numerici una riduzione di 3.476 incidenti e 64 feriti con un incremento di 23 decessi.

Si rileva pertanto la sostanziale tenuta degli effetti conseguenti agli ultimi interventi normativi varati.

Al fine di una valutazione del positivo apporto alla sicurezza stradale derivante dall'applicazione delle normative in parola, l'Amministrazione ha inoltre, effettuato la verifica degli effetti conseguiti nel primo anno di applicazione.

L'entrata in vigore delle ultime modifiche al Codice della strada ha consentito nel primo anno di applicazione, cioè dal 1° luglio 2003 al 30 giugno 2004, di registrare rispetto all'analogo periodo precedente – e cioè in assenza delle norme - una diminuzione del 14,5 per cento del totale degli incidenti, del 18,8 per cento delle persone decedute e del 17,9per cento delle persone ferite.

E' da rilevare che i dati riportati in tabella si riferiscono ai sinistri rilevati dalla Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri, e cioè relativi all'ambito extraurbano.

In particolare in detto periodo si è avuta una riduzione di 27.485 incidenti, di 857 morti e di 24.505 persone ferite.

Sinistri stradali rilevati dalla Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri (Ambito Extraurbano)

PRIMO ANNO DI APPLICAZIONE DELLE ULTIME NORME DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

Valutazione a 1 anno	*1° luglio 2003 - 30 giugno 2004*	*1° luglio 2002 - 30 giugno 2003*	*Differenza*	*Diff. %*
Totale incidenti	161.696	189.181	-27.485	-14,5
Morti	3.712	4.569	-857	-18,8
Feriti	112.228	136.733	-24.505	-17,9

Da quanto risulta dai dati sopra esposti, si può affermare che l'applicazione degli interventi normativi in oggetto ha prodotto risultati positivi.

Degna di nota è anche l'attività svolta per l'attuazione dell'art. 126-*bis* del codice della strada, sempre concernente la cosiddetta "patente a punti": in tale ambito, è stato elaborato un apposito programma per il monitoraggio di tale istituto, i cui esiti, al 20 dicembre 2004, possono così riassumersi: infrazioni 2.415.052 che hanno comportato la sottrazione di 8.911.101 punti; 112.331 punti sono stati recuperati a mezzo della frequenza degli appositi corsi da parte di 17.865 conducenti; 8.155 sono stati, invece, i conducenti che hanno ricevuto la comunicazione di perdita totale del punteggio.

Al riguardo, si attendono misure di adeguamento della normativa in parola ai principi posti dalla Corte Costituzionale (Sentenza n. 27 del 2005) in caso di mancata identificazione del trasgressore.

Programma: Vigilanza sulle autorità portuali (articolo 12 della legge n. 84 del 1994).

Nello scorso anno sono stati esaminati, per l'approvazione di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, i conti consuntivi 2003, le variazioni ai bilanci preventivi 2004 ed i preventivi 2005 delle autorità portuali, anche alla luce delle disposizioni dettate dalla legge finanziaria 2005 e dalle circolari emanate dalla Ragioneria generale dello Stato.

Inoltre, sono state esaminate, per l'approvazione, le delibere riguardanti le piante organiche delle autorità, che hanno rideterminato la propria dotazione di personale per far fronte a nuovi compiti ed esigenze, soprattutto in materia di sicurezza.

Infine, l'Amministrazione ha preso in esame i risultati delle verifiche amministrativo-contabili effettuate dal Ministero dell'economia e delle finanze e le determinazioni della Corte dei conti, nella sede del controllo enti, relative all'attività svolta da talune autorità portuali ed ha provveduto ad acquisire direttamente dalle stesse gli eventuali chiarimenti ritenuti utili. Ove è stato necessario, ha provveduto a invitare gli enti vigilati ad apportare gli opportuni interventi correttivi seguendone l'effettiva realizzazione.

Programma: Interventi per la navigazione lacuale[9].

[9] Si segnala che la Corte dei conti – Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato – ha riferito in materia con delibere n. 11/2004/G e 18/2004/G. Con quest'ultima la Corte ha affermato che "L'esercizio della navigazione sui laghi e nelle vie d'acqua interne nonché gli interventi per l'acquisizione di naviglio e per l'esecuzione delle opere, fra cui, in primis, quelle dirette alla realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, sono oggetto di sostanziosi contributi dello Stato, giustificati dall'importanza attribuita allo sviluppo delle rete idrica di trasporto, quale valida alternativa a quella stradale, congestionata e inquinante.
Sia la gestione della navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, sia quella diretta alla realizzazione del sistema idroviario padano-veneto sono interessate dal processo di regionalizzazione avviato dalla legge-delega 15 marzo 1997, n. 59 e che ha trovato attuazione, rispettivamente, con i d.lgs. 19 novembre 1997, n. 42 (art. 11) e 31 marzo 1998, n. 112 (art. 105).

Con riferimento alla gestione governativa del servizio di trasporto pubblico sui laghi Maggiore, Garda e Como (legge n. 614 del 1957); nel 2004 l'Amministrazione ha provveduto all'approvazione del bilancio preventivo 2004 e di quello consuntivo 2003 e ha emanato i decreti per il pagamento del primo acconto di sovvenzione 2004, della 2^ e 3^ rata di sovvenzione, delle varianti ed aggiunte relative alla M/n "Orione", per il pagamento della seconda rata e delle varianti e aggiunte concernenti la M/n "San Vigilio".

Lo stanziamento, per l'anno 2004, sul capitolo 2077 ammontante a 26.597.530, è stato integralmente impegnato e pagato.

Per gli interventi relativi al lago Trasimeno (cap. 7911), l'Amministrazione ha provveduto al pagamento dell'ottava rata alla Cassa Depositi e Prestiti. Lo stanziamento sul capitolo 7911 ammonta, per l'anno 2004, a 1.291.142 Euro, di cui sono stati pagati 774.685,00.

Programma: Imprese navalmeccaniche e amatoriali.

Con DM del 2 febbraio 2004 ha avuto esecuzione in Italia il Regolamento (CE) n. 1177/2002 relativo ad un Meccanismo Temporaneo Difensivo contro il *dumping* coreano (c.d. T.D.M.) che prevede la possibilità, per gli stati membri, di concedere, per ordinativi fino al 31 marzo 2005 (termine prorogato), un contributo del 6per cento sul valore della commessa ai cantieri nazionali che dimostrino di essere in gara con un cantiere sudcoreano per l'aggiudicazione dell'ordinativo.

Per quanto concerne l'assunzione di impegni definitivi nel corso dell'anno l'Amministrazione ha emesso decreti di impegno definitivo per un ammontare complessivo annuale di 8.934.575,72, come di seguito ripartiti:

Capitolo	n. Impegni	Importo (Euro)
7807	8	7.570.838,18*
7808	//	//
7812	1	300.000,00 **
1974	2	1.032.554,92 ***
7821	1	30.817,54

* di cui n. 3 impegni relativi a concessioni 2004 e n. 5 a concessioni 2003

**fondi diretti, di cui alla legge n. 166 del 2002

***Si tratta di fondi stanziati dalla legge n. 448 del 2001, come modificata dalla legge n. 289 del 2002, per un importo complessivo di 5.164.600, di cui il 20per cento, pari a 1.032.920,00, è stato concesso a favore di INSEAN e CETENA per la realizzazione di programmi di ricerca.

Tale riforma normativa, tuttavia, quanto alla navigazione sui laghi non ha ancora ricevuto concreta attuazione a causa del contrasto insorto fra il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e le Regioni interessate circa il quantum e le modalità dei finanziamenti statali da erogare per la copertura del deficit di esercizio. In conseguenza di tale situazione di stallo (che tuttora perdura), il servizio di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como continua ad essere svolto dall'apposita Gestione governativa.

Per quanto riguarda la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, la gestione degli interventi, invece, svolta dalle regioni interessate, ma, al riguardo, si rileva una dilatazione dei tempi di attuazione dei programmi, in rapporto agli oltre 11 anni trascorsi dai primi consistenti finanziamenti statali, effettuati negli anni 1992 e 1993.

In ordine ai finanziamenti, di minore entità, erogati per interventi di miglioramento tecnico- ambientale dei servizi di trasporto pubblico sui laghi d'Iseo e Trasimeno, gestiti, rispettivamente, dalla regione Lombardia e dalla provincia di Perugia, si rileva un'assenza di informazioni da parte della competente Amministrazione statale circa l'impiego delle risorse provenienti dai mutui contratti, con oneri a carico dello Stato, dagli enti attuatori, per cui non si conosce lo stato di attuazione degli interventi programmati.

In presenza delle rilevate situazioni di stallo, di lentezza dell'attività realizzativa e di mancanza di informazioni, viene in evidenza il ruolo della funzione di vigilanza assegnata alle Amministrazioni statali erogatrici dei finanziamenti, la quale non può, ad avviso della Corte, esaurirsi in un mero esercizio formale – come avvenuto nei casi di specie – ma va accompagnata e seguita da congrue e incisive attività di impulso e di sollecitazione, in mancanza delle quali la funzione stessa perderebbe ogni significato.

L'indagine ha constatato che, all'ottobre 2003, delle iniziative programmate poche risultavano realizzate, altre erano in fase di avvio, altre soggette a rimodulazione o addirittura cancellate."

Per quanto attiene ai pagamenti, tramite ruoli di spesa fissa, sui seguenti capitoli sono state erogati i seguenti importi:

Capitolo	Descrizione	Importo totale
7806	Contributi cantieristica – legge n. 111 del 1985	5.461.721,73
7807	Contributi cantieristica – legge n.132 del 1994	381.558.028,76
7808	Contributi investimenti cantiere – legge n. 234 del 1989	7.557.087,48
7809	Contributi demolizione – legge n. 234 del 1989	81.802,64
7812	Contributi per la ricerca	18.207.412,55
7814	Concorso alla copertura costi sociali Fincantieri	12.815.541,21
7816	Anticipazione rate di contributo di credito navale	29.811.719,10
7820	Contributi rideterminazione contributi in valuta U.E.	847.832,88
7821	Contributi demolizione – legge n. 51 del 2001	10.792.298,03

Nel corso del 2004 l'Amministrazione ha provveduto, altresì, al pagamento delle rate dei contributi già concessi ai sensi delle leggi nn. 361 del 1982, 234 del 1989, 132 del 1994 e 88 del 2001, per un totale di 415 autorizzazioni di pagamento, pari a euro 24.657,34, sul capitolo 2053 (*"Contributi sugli interessi a favore delle imprese armatoriali per i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale"*), 346 autorizzazioni, pari ad 80.091.304,03 euro, sul capitolo 2054 (*"Contributi a favore delle imprese armatoriali per la riduzione degli oneri finanziari relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale"*) e 67 autorizzazioni, pari ad 37.147.906,37 euro, sul capitolo 2057 (*"Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari relativi ad investimenti navali"*).

Infine, nel quadro degli interventi di cui al DM 17 aprile 2003 a favore dell'incentivazione ed il sostegno per l'alta formazione professionale, nonché progetti di studio e ricerca per la promozione dei trasporti marittimi sicuri, è stata concessa al CETENA – Centro per gli studi di tecnica navale S.p.A. con sede in Genova ed all'INSEAN – Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, l'annualità 2004 del beneficio spettante a valere sulla disponibilità iscritta per il predetto anno sul capitolo 1974 dello stato di previsione del Ministero, nella misura complessiva di 1.458.631,52 euro.

Va, poi, segnalata nell'ambito della gestione delle aree demaniali per strutture da dedicare alla nautica, un'importante decisione della Sezione del controllo preventivo di legittimità sugli atti delle amministrazioni dello Stato[10], che ha stabilito il principio che le concessioni di aree demaniali debbono essere affidate con pubblica gara anche se si è in presenza di un'unica offerta. Con la concessione, infatti, si consente a soggetti operanti sul mercato una possibilità di lucro; ne consegue, quindi, la necessità di imporre una procedura competitiva ispirata ai principi di trasparenza e di non discriminazione.

Programma: Gestioni aeroportuali.

L'ENAC, con deliberazione del consiglio di amministrazione 9 del 2004, ha approvato le "linee guida" per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali. Lo stesso ente ha fatto sottoscrivere alla soc. SAB, attuale gestore dell'aeroporto di Bologna, e alla soc. GEASAR, attuale gestore dell'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda, l'adeguamento delle rispettive convenzioni per la gestione totale, di durata quarantennale, nonché i relativi contratti di programma, ai sensi della legge n. 265 del 2004. I contratti di programma, sottoscritti dalle parti, sono stati approvati con delibera del CIPE del 20 dicembre 2004.

[10] Delibera 5/2005/P della Sezione del controllo preventivo di legittimità sugli atti delle amministrazioni dello Stato che ha ricusato il visto ad un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che aveva disposto l'affidamento senza gara della concessione di un'area demaniale.

Programma: Contratti di programma e contratti di servizio con l'ENAV S.p.A.

Contratti di programma. Nel 2004 è stato definito lo schema del contratto di programma per il periodo 2004/2006, i cui aspetti innovativi possono così sintetizzarsi:

- introduzione della contabilità analitica e separata e della relativa certificazione (art. 5);
- fissazione di obiettivi di qualità e sicurezza (artt. 10 e 11);
- adozione, in luogo dell'attuale meccanismo contabile di mero recupero dei costi a pie' di lista (*cost recovery*), di un metodo di contenimento dei costi (il cosiddetto *cost cap*), (art. 12);
- obblighi informativi sull'attività della società (art. 13);
- sistema di monitoraggio e di consultazione (art. 18).

Contratto di servizio. Nel 2004 è stato definito lo schema dello stipulando contratto di servizio con l'ENAV S.p.A., i cui aspetti innovativi possono così sintetizzarsi:

- previsione di un'ipotesi di spesa a carico dello Stato, relativamente alle fattispecie dei voli fiscalmente esenti o agevolati nel triennio 2004-2006;
- introduzione di un sistema sanzionatorio, in caso di mancata adozione della contabilità analitica separata e certificata (art. 5, all. d).

Programma: Tariffe, tasse e diritti aeroportuali.

Nel 2004, sono state effettuate valutazioni delle istruttorie trasmesse dall'ENAC inerenti le tariffe, le tasse e i diritti aeroportuali ed è stata offerta collaborazione alla predisposizione dei relativi provvedimenti amministrativi.

Inoltre, è stato predisposto lo schema di decreto per l'approvazione dei coefficienti unitari di tariffazione (CUT) relativi agli anni 2003 e 2004.

Programma: Security.

In sede comunitaria nel corso dell'anno 2004 sono stati affrontati e discussi, anche con il contributo da parte dei rappresentanti italiani, taluni aspetti legati alla sicurezza aerea, con particolare attenzione a quelli che riguardano:

- il programma di sicurezza delle compagnie aeree;
- le parti critiche della sicurezza nelle aree aeroportuali;
- il controllo dei passeggeri e dei bagagli a mano e da stiva in transito negli aeroporti all'interno della U.E.;
- la sicurezza nel cargo aereo;
- la sicurezza degli aerei negli aeroporti dei Paesi terzi[11].

Inoltre ai sensi dei Reg. CE 2320/2002 e 1217/2003, in materia di sicurezza dell'aviazione civile, è stato adottato il Programma Nazionale di Sicurezza (PNS), è stato individuato il Ministero come Autorità competente per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, che attualmente svolge le funzioni di coordinamento e di vigilanza sull'attività dell'ENAC, ed è stato approvato il programma nazionale per i controlli di qualità attualmente vigente per l'anno 2004.

[11]Oltre al regolamento CE 2320/2002, che istituisce le norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, sono in vigore il regolamento 1217/2003, "recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile", il regolamento 1486/2003, che riguarda le ispezioni comunitarie nel campo della *security* e il regolamento CE 1138/2004, che ha emanato criteri comuni per definire la consistenza minima delle aree critiche negli aeroporti.

Programma: Prosecuzione dei programmi di potenziamento dei servizi di trasporto rapido di massa finanziati dalla legge 24.12.92, n. 211.

Capitolo 8163 – Concorso dello Stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane. Importo complessivo dei titoli pagati nel corso del 2004: 116.296.653.549,17 euro.

Capitolo 8165 – Contributi per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato contratti per la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa di programmi urbani integrati. Importo complessivo dei titoli pagati nel corso del 2004: 169.446.231,94 euro.

Programma: Prosecuzione e completamento dei programmi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione e in gestione statale, ai fini del risanamento tecnico-economico per il passaggio delle medesime alle regioni ex d.lgs. n. 422 del 1997.

Capitolo 8095 – Concessione di contributi per capitali ed interessi derivanti dall'ammortamento di mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione degli investimenti. Importo complessivo dei titoli pagati nel corso dell'anno 2004: 307.055.653,72 euro.

Programma: Finanziamenti nel settore del trasporto merci su strada e intermodale e del trasporto pubblico locale su gomma.
Trasporto merci su strada e trasporto intermodale:

Cap. 8178 – Fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato – legge 23/12/1997, n. 454 recante "Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità". Ai sensi di tale provvedimento legislativo e in aderenza alla convenzione stipulata in data 18/12/1998 tra l'Amministrazione e i soggetti gestori individuati dall'articolo 10 della legge medesima, il Ministero ha provveduto ad effettuare il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui, dei compensi e delle commissioni dovuti a vario titolo agli stessi gestori per un importo complessivo di 21.065.873,37 euro.

Trasporto pubblico locale su gomma:

Cap. 8151 – *Contributi per l'acquisto e la sostituzione di autobus, nonché per l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone (legge n. 194 del 1998, art.2, comma 5; legge n. 472 del 1999, art.14, comma 1; legge n. 488 del 1999 (legge finanziaria 2000), art.54, comma 1; legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001), art. 144; legge n. 166 del 2002 (collegato alla finanziaria 2002), art.13, comma 2.* L'Amministrazione ha provveduto al pagamento della quote annuali relative ai contributi accordati alle regioni e alle province autonome con le leggi suindicate per un importo complessivo di 278.916.951,38 euro.

Capp. 2424 e 2426 – *Concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale (d.lgs. n. 98 del 1995, convertito in legge n. 204 del 1995 art. 1, commi 1, 4 e15; legge n. 194 del 1998, art.12, comma 1; legge n. 472 del 1999 art.12, comma 1).* L'Amministrazione ha provveduto al pagamento della quote annuali relative ai contributi accordati alle regioni e alle province autonome con le leggi suindicate per un importo complessivo di 562.676.304,34 euro.

Cap. 2460 - La legge 7 dicembre 1999, n. 472, prevede all'articolo 9, commi 1 e 2, che le aliquote contributive per i dipendenti delle aziende esercenti pubblici esercizi di trasporto vengano ridotte mediante l'allineamento a quelle medie dei dipendenti del settore industriale. In base alla medesima norma l'importo delle complessive minori entrate è corrisposto all'INPS dal Ministero mediante un piano di rientro commisurato ad un limite di impegno quindicennale di

lire 10 miliardi, a decorrere dall'anno 2001 e fino al 2015. Si è provveduto ad emanare l'atto di pagamento della quota 2004 per un ammontare pari ad euro 4.977.267,28. Al riguardo non si può non rilevare che l'adozione di limiti di impegno pluriennali per spese di natura corrente non appare conforme ai principi di sana gestione delle risorse finanziarie pubbliche.

Programma: Campagne formative per l'attuazione del codice della strada.

Nel 2004 sono state ripartite le somme stanziate per le attività inerenti la circolazione e la sicurezza stradale, sia per il capitolo 1248 "*Studi, indagini, sperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e prevenzione degli incidenti stradali, attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione, spese per il funzionamento del CCISS – centro di coordinamento per la sicurezza stradale*" sia per il capitolo 7160 "*Spese per gli interventi di sicurezza stradale ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani di traffico, spese per le attività inerenti alla redazione ed attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)*".

Le principali attività connesse ai suddetti programmi e alle relative ripartizioni di somme hanno riguardato:

a) l'attività di polizia stradale e di controllo della circolazione, soprattutto dei mezzi pesanti. A tale proposito è stato evidenziato che oltre il 50per cento dei mezzi sottoposti a controllo risultano irregolari dal punto di vista amministrativo e non ordinariamente efficienti sul piano tecnico. Il personale impegnato nei controlli è stato istruito e dotato di personal computers portatili e di lampade di "Wood" atte a verificare l'autenticità dei documenti di viaggio;

b) la riorganizzazione del CISS, che ha il compito della raccolta e dell'elaborazione e selezione di informazioni sul traffico e la viabilità; della distribuzione delle notizie utili alla fluidità ed alla sicurezza della circolazione stradale; dell'elaborazione e realizzazione di campagne di sicurezza stradale;

c) il completamento della campagna di comunicazione istituzionale, già svolta nel 2003 e l'attività di educazione stradale.

Programma: Interventi in materia di omologazione nazionale e comunitaria dei veicoli e loro dispositivi.

L'attività di omologazione, nel corso dell'anno 2004, è stata sostanzialmente incentrata su due ambiti che hanno avuto per oggetto:

a) l'attività inerente all'omologazione dei veicoli;

b) l'attività normativa relativa al campo dei veicoli e del trasporto delle merci pericolose.

L'attività sub a) ha riguardato il rilascio di:

- omologazioni nazionali ed estensioni in numero di	200.000
- serie differenziate delle omologazioni nazioni in numero di	1.500.000
- omologazioni comunitarie in numero di	500
- omologazioni parziali CE ed ECE/ONU in numero di	5.200
- codici di immatricolazione in numero di	350.000

A tale attività si è aggiunta ovviamente l'ordinaria attività di vigilanza sull'operatività dei Centri Prova Autoveicoli.

Macromissione 4: vigilanza costiera e polizia marittima.

La realizzazione dei programmi ascrivibili alla macromissione in argomento rientra nell'attività del Corpo delle Capitanerie di Porto.