

autorizzazione della spesa trova giustificazione nella richiesta di contributo presentata dall'OTF n. B 03-02/1.2005 Ny.

C.d.R. 6

Cap. 2683 (Spese per l'addestramento del personale militare delle Capitanerie di Porto-Indennità e spese di viaggio per esercitazioni, spese per corsi di istruzione).

Mandato n. 55 (Ministero Difesa Marina – Roma) Rimborsare spese. 100.000,00 euro – EPR 2005, estinto il 31 agosto 2005.

L'ordinativo di pagamento si riferisce al decreto n. 623 del 1° agosto 2005 che nella parte dispositiva autorizza il pagamento di euro 100.000,00 sul capitolo 2683. Tale autorizzazione della spesa trova giustificazione nella richiesta dello Stato Maggiore della Marina, prot. n. 36007 del 14 aprile 2005, di rimborso per corsi svolti dal personale delle Capitanerie di Porto.

Cap. 8361 (Spese per attrezzature tecniche-materiali ed infrastrutture occorrenti per i servizi tecnici e per il servizio di sicurezza dei porti e delle caserme)

Mandato n. 5 (ELMAN s.r.l Pomezia RM) 104.074,54 euro – EPR 2004, estinto il 20 luglio 2005.

L'ordinativo di pagamento si riferisce al decreto n. 516 dell'8 luglio 2005 che nella parte dispositiva autorizza il pagamento di 104.074,54 euro sul capitolo 8361. Tale autorizzazione della spesa trova giustificazione nel contratto prot. n. 85/396/III in data 05.01.04 per la fornitura in opera di sistemi ricetrasmittenti VHF/FM IMM DSC per gli Uffici periferici del Corpo delle Capitanerie di Porto.

L'accertamento ha consentito di approfondire, tra l'altro, in collaborazione con l'amministrazione, tematiche più generali riguardanti le criticità degli specifici settori di attività. Pur sulla base di un campione limitato, l'esame dei titoli di spesa estratti e della documentazione agli stessi allegati consente di ritenere attendibili ed affidabili le scritture contabili relative ai mandati anzidetti. Non sono stati, infatti, rilevati elementi di irregolarità.

3. Valutazioni sulla capacità programmatica e sull'attività gestionale nei principali settori di intervento.

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

Programma: Interventi per Venezia

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

Nel bilancio del Ministero è stata stanziata per l'esercizio finanziario 2005, per i programmi compresi nell'UPB 2.2.3.7, una dotazione in termini di competenza definitiva pari a 369.843.726,00 euro. Il predetto importo include, pertanto, le risorse assegnate con precedenti disposizioni legislative, nonché i nuovi programmi di finanziamento già previsti, in ultimo, dalla legge n. 448 del 2001 (legge finanziaria 2002) e dalla legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria 2004).

In merito allo stato di attuazione dei programmi di cui trattasi, l'Amministrazione evidenzia, rispetto alle risorse complessivamente disponibili al 31 dicembre 2005, che sono state impegnate interamente le risorse autorizzate, e ciò anche per il cap. 7189, p.g. 18, in relazione ai limiti di impegno con decorrenza originaria 2004, di cui alla citata legge n. 448 del 2001.

I contributi pluriennali, complessivamente assegnati e stanziati a carico della citata UPB 2.2.3.7. dello stato di previsione della spesa del Ministero, risultano totalmente impegnati.

Programma: PON Trasporti

Il PON Trasporti 2000-2006 attua un insieme di azioni rivolte a potenziare, riqualificare e razionalizzare le infrastrutture per la mobilità e i trasporti nelle regioni del Sud d'Italia. In particolare, il Programma prevede investimenti nelle infrastrutture di valenza nazionale per realizzare nuove relazioni, rafforzare le connessioni esistenti, migliorare le condizioni di contesto necessarie per incrementare lo sviluppo socioeconomico, la competitività, la produttività e la qualità della vita nelle aree del Meridione.

Il Programma riguarda le regioni dell'Italia meridionale e insulare: Campania, Calabria, Puglia, Basilicata, Sicilia e Sardegna. Gli interventi selezionati contribuiscono al conseguimento di obiettivi considerati prioritari in ambito comunitario: l'accessibilità, il riequilibrio modale, l'intermodalità, la qualità e l'efficienza dei servizi, degli standard di sicurezza e di gestione, il governo della mobilità, la riduzione degli impatti ambientali.

Fondato su una strategia di intervento unitaria, il PON Trasporti attribuisce grande importanza al tema dell'integrazione tra: la politica nazionale e regionale dei trasporti e quella europea, le strategie della mobilità e lo sviluppo territoriale, i diversi tipi di infrastrutture e le diverse modalità di trasporto, le infrastrutture e i servizi per il trasporto multimodale. Il Programma interessa diverse categorie di infrastrutture - strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti -, si articola in tipologie omogenee di intervento e si concentra intorno ad alcune azioni prevalenti:

- sviluppare il sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno, adeguando e migliorando la rete ferroviaria e stradale, le attrezzature per la sicurezza marittima e le infrastrutture di supporto alla navigazione aerea, e incentivando l'innovazione tecnologica;
- potenziare le relazioni tra le aree locali e le direttrici principali, rafforzando le connessioni di ferrovie e strade con le infrastrutture nodali, realizzando o adeguando i servizi di trasporto passeggeri per il collegamento tra le aree metropolitane e le reti transeuropee;
- sviluppare i nodi di trasporto, riqualificando e potenziando le infrastrutture portuali, quelle aeroportuali e i terminali a servizio dell'intermodalità delle merci.

Per quanto concerne i soggetti coinvolti, il Ministero è il responsabile dell'attuazione del PON Trasporti 2000-2006, ma il Programma coinvolge nella progettazione e nella realizzazione degli interventi gli enti e le strutture competenti per ciascuna modalità di trasporto:

- ANAS S.p.A per le infrastrutture stradali;
- ENAC per le infrastrutture aeroportuali;
- ENAV S.p.A per le infrastrutture connesse alla sicurezza della navigazione aerea;
- RFI S.p.A. e FS Holding per le infrastrutture ferroviarie.

Il PON Trasporti è finanziato con le risorse messe a disposizione dall'Unione europea, oltre che da risorse nazionali. La dotazione finanziaria del PON ammonta a 4.520 milioni di euro. La quota comunitaria è di 1.905 milioni di euro, mentre la restante quota nazionale, pari a 2.615 milioni di euro, è finanziata dal Fondo di rotazione previsto dalla legge n. 183 del 1987 e da leggi di settore.

L'avanzamento della spesa sostenuta fa registrare un raggiungimento del livello di circa il 53 per cento della dotazione finanziaria del programma, mentre, in termini di impegni, il livello raggiunto è pari a circa il 91 per cento della suddetta dotazione complessiva. L'andamento della spesa rendicontata ai fini dei rimborsi delle quote comunitaria e nazionale, è pari a 1.422 milioni di euro, sulla dotazione complessiva di 4.520 milioni di euro. La rendicontazione ha raggiunto, al 31 dicembre 2005, il 31 per cento della dotazione finanziaria complessiva.

L'Amministrazione precisa, infine, che il divario tra spesa sostenuta (pari a quasi 2.400 milioni di euro) e spesa rendicontata (pari a 1.422 milioni di euro) è dovuto ai tempi tecnici legati all'*iter* di redazione, valutazione ed approvazione da parte della CE dei *dossier* finalizzati alla conferma del tasso di cofinanziamento per i cosiddetti "grandi progetti" (progetti di importo superiore ai 50 milioni di euro), condizione necessaria alla rendicontazione delle spese. La redazione di tali *dossier* richiede, oltre ad analisi economico-finanziarie e trasportistiche degli interventi, la verifica puntuale di aspetti relativi alle procedure di appalto ed all'impatto ambientale.

Programma: Finanziamento degli interventi di costruzione e manutenzione delle opere marittime.

Tali attività hanno riguardato i porti di I^a e di II^a categoria, I^a classe, nonché gli interventi a servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti. Le attività medesime sono state finanziate con i fondi all'uopo stanziati sul cap. 7841, nonché con l'integrazione, tramite variazione compensativa, dei fondi previsti in bilancio sul cap. 7842, "Riparazione e ricostruzione di opere marittime danneggiate da mareggiate salvo quelle di competenza regionale". Entrambi i capitoli sono di parte capitale.

Capitoli di parte capitale. Circa il capitolo 7841, lo stanziamento di competenza, per l'anno 2005, è stato pari a 248.296.879,00 euro, dal quale sono stati defalcati 7.000.000,00 euro, per impegni assunti nell'anno 2004, ed 3.695.074,73 euro, destinati, per variazione compensativa, al cap. 7341 di competenza del "Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto".

Inoltre, alla data del 1° gennaio 2005, risultavano ancora disponibili, quali residui di stanziamento relativi all'anno 2004, 33.931.060,81 euro; tale somma, incrementata in base alle economie accertate per l'anno 2004 e decurtata a seguito di variazioni compensative effettuate nonché di impegni assunti, si è ridotta, alla data del 31 ottobre 2005, ad 14.182.466,91 euro i quali, alla data del 31 dicembre 2005, sono stati tutti utilizzati.

Circa il cap. 7842, il medesimo presentava una disponibilità di competenza, per l'anno 2005, pari a 4.973.113,00 euro, che sono stati totalmente stornati, con variazione compensativa, al cap. 7841.

Capitoli di parte corrente. Per quanto riguarda il cap. 2141, "Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria, prima classe e delle opere marittime", lo stanziamento, ad inizio anno 2005, ammontava a 6.140.359,00, euro e alla data del 31 dicembre 2005 è risultato totalmente utilizzato.

L'Amministrazione segnala che il predetto stanziamento è annualmente del tutto insufficiente alle esigenze, in quanto, con le risorse in parola, vengono finanziate anche le Convenzioni da stipulare con le Autorità Portuali per la manutenzione ordinaria nei porti di competenza, ai sensi dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e che in sede di previsione di bilancio è sempre stato richiesto l'incremento dello stanziamento senza esito.

Inoltre, a seguito della manovra correttiva del Governo, di cui al decreto-legge del 12 luglio 2004, n. 168, convertito dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, con il quale sono stati decurtati 2.202.286,30 euro per l'anno 2004, gli impegni pregressi assunti dall'Amministrazione con le Autorità Portuali e con i comuni che effettuano manutenzioni nei porti per conto del Ministero, sono gravati sullo stanziamento dell'anno 2005.

Capitoli relativi alle spese di funzionamento. Nel corso dell'anno 2005 è stata svolta l'attività istruttoria finalizzata all'elaborazione dello schema di aggiornamento del Programma di opere marittime per il triennio 2005/2007, che è stato adottato con decreto ministeriale n. 5330, del 28 ottobre 2005. Lo schema di programma in argomento è stato redatto sulla base delle proposte

programmatiche, riferite a progetti di prossima cantierabilità, formulate dai S.I.I.T. e dalle Autorità Portuali.

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

Lo stanziamento iniziale del relativo capitolo di spesa 7849 per l'anno 2005 pari ad euro 232.795.250 è così destinato:

- 51.645.690 euro 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 d.m. 27 ottobre 1999 per l'utilizzo delle risorse recate dall'art. 9 della legge n. 413 del 1998, impegnato fin dal 2000;
- 83.149.560 euro 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;
- 98.000.000 euro alla contrazione di ulteriori mutui, ancora da stipulare, a valere sull'ulteriore rifinanziamento della norma disposto dall'art. 36 della legge n. 166 del 2002.

Capitolo 7846: Somma da assegnare all'Autorità Portuale di Venezia per gli interventi relativi all'escavazione, ecc.

Le risorse complessivamente stanziare, provenienti da più fonti normative, sono state totalmente impegnate a favore dell'Autorità portuale di Venezia. Lo stanziamento 2005, che ammonta a complessivi 4.751.174 euro, è articolato in sette piani gestionali come sotto rappresentato:

P.G.	Fonte normativa	Decorrenza	Totale impegni assunti per 15 anni	Competenza 2005	Cassa 2005
1	DL 408/1996	1997	27.113.985	1.807.599	1.807.599
2	DL 408/1996	1998	19.367.130	1.291.142	1.291.142
3	L.295/1998	2000	7.746.840	516.456	516.456
4	L.295/1998	2000	7.746.840	516.456	516.456
5	L.F. 388/2000	2003	5.422.785	361.519	361.519
6	L.F. 448/2001	2003	1.935.000	129.000	129.000
7	L.F. 448/2001	2004	1.935.000	129.000	129.000
	<i>totale</i>		<i>71.267.580</i>	<i>4.751.172</i>	<i>4.751.172</i>

Capitolo 7847: Interventi nei porti situati nelle "aree depresse".

Le risorse finanziarie (302 miliardi lire pari ad 155.969.983,53 euro) recate dalle leggi nn. 641 e 1996 e 135 del 1997 ed iscritte in bilancio nel quadriennio 1998-2001 per la realizzazione di infrastrutture nei porti di Genova, Cagliari, Trieste, Taranto e Savona, sono state totalmente impegnate e le opere risultano quasi interamente completate a meno di due collaudi in itinere.

Capitolo 7848: Somma da assegnare all'A.P. di Genova per la realizzazione di programmi, ecc.

La legge 9/12/1998, n. 426 ha previsto all'art. 4, per l'attuazione del piano di risanamento ambientale dell'area portuale di Genova, consistente in programmi di razionalizzazione delle aree rientranti nella disponibilità dell'Autorità Portuale, una spesa di lire 13 miliardi annui di lire per 15 anni per il successivo conferimento all'Autorità Portuale di Genova. In relazione all'avvenuto trasferimento delle medesime aree alla Regione Liguria ed alla emanazione della

legge 17 agosto 2005, n. 168, l'erogazione dei fondi, sospesa dopo il trasferimento all'Autorità portuale delle annualità 1999 e 2000, è ripresa nel 2005 con il trasferimento alla Regione, consentito dalla disponibilità di cassa, dei limiti d'impegno relativi agli anni 2001, 2002, 2004 e 2005 per un ammontare complessivo di 26.855.760,00 euro.

Al medesimo capitolo, con provvedimento del Ministro dell'economia e delle finanze del 15/7/2005 conseguente all'emanazione della legge n. 43 del 31 marzo 2005, sono stati assegnati limiti d'impegno di € 2.940.000,00 annui per 13 anni a favore dell'Autorità portuale di Genova per la realizzazione delle opere infrastrutturali di propria competenza volte all'ampliamento delle funzioni logistico - portuali di Genova. Il decreto dirigenziale concernente l'impegno dell'intera somma stanziata pari a 38.220.000,00 euro è datato 10 ottobre 2005. Con decreto dirigenziale n. 131 del 16 novembre 2005 è stato erogato il primo limite d'impegno.

Programma: Gestione dei finanziamenti straordinari per la realizzazione di opere infrastrutturali.

Nel 2005 si è conclusa l'annosa vicenda della chiusura e riconversione dell'impianto di laminazione a caldo dello stabilimento ILVA S.p.A. di Genova Cornigliano, in relazione alla quale, per la parte di competenza, l'Amministrazione segnala che ha proceduto a dare un nuovo assetto alle aree portuali interessate dall'intervento ed a quelle sdemanializzate in base alla specifica normativa di riferimento. Il protocollo aggiuntivo all'Accordo quadro del 1999, firmato il 5 ottobre 2005, ha consentito di regolamentare in termini puntuali gli adempimenti dei vari soggetti istituzionali e privati interessati, definendo altresì il quadro finanziario complessivo indicato dalle norme di legge.

Sono state, pertanto, trasferite le relative risorse alla regione Liguria per gli interventi di infrastrutturazione programmati nell'ambito portuale e retroportuale e, comunque, al servizio del porto di Genova.

Si segnala, altresì, la sottoscrizione del disciplinare attuativo della Convenzione intervenuta tra il Ministero e la Società Italia Navigando nel 2004 per la realizzazione di una Rete nazionale della portualità turistica. Con la firma del disciplinare, effettuata il 19 dicembre 2005, si è reso possibile il perfezionamento della convenzione a suo tempo conclusa, con la conseguente attivazione delle risorse necessarie allo svolgimento dei compiti della Società Italia Navigando che è il soggetto preposto alla promozione delle attività di riqualificazione e completamento della rete dei porti turistici.

Programma: Monitoraggio e vigilanza sulla realizzazione delle infrastrutture portuali.

Nel 2005 l'Amministrazione ha provveduto all'aggiornamento del programma di monitoraggio delle opere infrastrutturali realizzate nei porti con le risorse delle 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), anche per corrispondere con puntualità alle richieste dei vari organismi preposti al controllo ed alla vigilanza in materia di lavori pubblici. Analoga attività si è svolta in relazione all'utilizzo delle risorse derivanti dai mutui contratti nel 2002 a carico del primo rifinanziamento della legge n. 413 del 1998.

Più in generale, sono state riorganizzate, anche alla luce della revisione dell'organizzazione del Ministero, le attività complessive di monitoraggio delle opere infrastrutturali portuali realizzate o da realizzarsi con fondi pubblici sotto il controllo del Ministero stesso.

E' in corso, da parte dell'Amministrazione, la messa a punto di una banca dati complessiva delle opere di infrastrutturazione portuale, da aggiornare correntemente in modo da avere l'immediata disponibilità di tutti i dati utili sia per riferire sulla materia agli organi competenti, sia, per poter ottimizzare l'impiego delle risorse.

Programma: Attività connessa al PON Trasporti.

Si segnala in questo ambito l'attività svolta per la messa a punto della selezione delle opere marittime da finanziare nell'ambito del PON trasporti (Misura III-1). Al riguardo, l'Amministrazione ha predisposto una nuova tabella delle opere selezionate, al fine di ottimizzare le risorse comunitarie assicurando la "copertura" dei progetti più concretamente cantierabili e per i quali sia possibile presentare una compiuta rendicontazione.

Inoltre, a seguito dell'attività di rendicontazione e monitoraggio degli interventi selezionati per l'utilizzo dei fondi comunitari, il Ministero ha proceduto al pagamento a favore dell'Autorità Portuale di Napoli dell'importo di € 3.902.547,60 e all'impegno in favore della stessa Autorità Portuale dell'importo di € 7.149.131,59 e di quella di Gioia Tauro per un importo di 8.326.403,41 euro.

Programma: Sistema informativo demanio marittimo – S.I.D..

In conformità ai principi della legge 11 febbraio 1991 n. 44, l'Amministrazione sta procedendo al completamento della realizzazione del Sistema Informativo Demanio marittimo. In particolare, dal mese di settembre 2005 ha avuto inizio la sperimentazione del sistema di interscambio tra il S.I.D. e il sistema informativo dell'Agenzia del Territorio volto all'aggiornamento cartografico e censuario delle basi di dati del S.I.D.

E' proseguita, altresì, per il tramite del Centro Operativo Nazionale del S.I.D., una azione di raccordo tra le Capitanerie di porto, regioni, comuni, Agenzie del territorio e del demanio, relativamente alle segnalazioni pervenute, circa l'andamento della dividende demaniale, nonché l'attività di supporto ai Comuni ed ai cittadini in merito all'utilizzo dei modelli domanda normalizzati già approvati ed all'utilizzo dell'applicativo Do.Ri⁴.

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

I programmi URBAN hanno per oggetto la riqualificazione economica e sociale delle città e la promozione di uno sviluppo urbano sostenibile. Sono costituiti da:

- programma di iniziativa comunitaria PIC URBAN II 2000-2006, cofinanziato dalla Commissione Europea, che interessa dieci Comuni;
- URBAN Italia, finanziato tramite la legge n. 388 del 2000, che interessa ulteriori 20 Comuni.

PIC URBAN II 2000-2006.

Il PIC URBAN II è l'iniziativa comunitaria del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), per il periodo 2000-2006, che ha come obiettivo "la riqualificazione economica e sociale delle città e delle periferie in crisi, per la promozione di uno sviluppo urbano ecocompatibile".

L'iniziativa comunitaria URBAN II (in continuità con il PIC URBAN I 1994-1999) è intesa a promuovere l'elaborazione e l'attuazione di modelli di sviluppo innovativi a favore del recupero socio-economico delle zone urbane in crisi.

Nel novembre del 2001 la Commissione europea ha approvato dieci programmi di riqualificazione urbana: un programma per ognuna delle seguenti città selezionata quale beneficiaria finale dell'iniziativa comunitaria URBAN II 2000-2006: Torino, Milano, Genova, Carrara, Pescara, Caserta, Mola di Bari, Taranto, Misterbianco e Crotone.

Ciascun Comune ha formulato il proprio Programma sulla base di sei "ambiti di intervento":

⁴ "Documentazione del Richiedente", costituito da un modello di domanda informatica scaricabile direttamente da internet da parte dell'interessato, riguardante i modelli di domanda per ottenere le concessioni demaniali marittime (modello D1=nuova domanda di concessione; modello D2=domanda di rinnovo della concessione; modello D3=variazioni tecniche della concessione già esistente).

- riqualificazione ambientale e materiale (che assorbe il 56 per cento delle risorse);
- trasporti pubblici integrati (19 per cento);
- imprenditorialità e patti per l'occupazione (8 per cento);
- integrazione sociale;
- tecnologia della comunicazione e dell'informazione;
- assistenza tecnica.

Le risorse finanziarie dei dieci PIC URBAN II ammontano a 268.010.837,00 euro, di cui 116.535.330,00 da fondi FESR ed il rimanente da fonti nazionali.

Alla data del 31 dicembre 2005 l'avanzamento complessivo delle spese certificate è pari ad oltre 135 milioni di euro, corrispondenti al 50 per cento del totale a disposizione.

Programma URBAN ITALIA 2000-2006.

Il programma URBAN-Italia, concernente “La rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile”, è stato ideato e sostenuto dal Ministero per dare continuità nazionale al programma comunitario PIC URBAN, dato il grande interesse che lo stesso aveva sollevato tra le città, e prevede 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.

Il programma prevede un contributo fino 5,1 milioni di euro, per un impegno complessivo di 103,3 milioni di euro, a valere sui fondi di cui all'art. 145, comma 86, della legge n. 388 del 2000 (LEGGE FINANZIARIA 2001), a favore di ciascuno dei progetti presentati dai seguenti comuni, risultati tra i primi venti collocati nella graduatoria dei programmi di iniziativa comunitaria URBAN II non ammessi al finanziamento comunitario: Aversa (CE), Bagheria (PA), Bitonto (BA), Brindisi, Caltagirone (CT), Campobasso, Catanzaro, Cava dei Tirreni (SA), Cinisello Balsamo (MI), Ercolano (NA), Livorno, Messina, Rovigo, Savona, Seregno (MI), Settimo Torinese (TO), Trapani, Trieste, Venaria Reale (TO) e Venezia.

Il costo totale dei venti programmi ammonta a circa 346 milioni di euro (di cui circa 101,2 milioni a valere sui fondi previsti con la citata legge n. 388 del 2000), da spendere entro il 2006.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo per l'attuazione dei suddetti programmi, è stata erogata una prima anticipazione per complessivi euro 50.605.014,25, pari al 50 per cento della quota assegnata, mentre le erogazioni successive avverranno a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute dai beneficiari finali, ai sensi dell'art. 2, c. 1, lett. b) del decreto dirigenziale in data 7 agosto 2003.

Le spese certificate hanno raggiunto 173 milioni di euro, pari al 50 per cento dei fondi a disposizione.

Il Ministero segnala, infine, che la gestione dell'Iniziativa URBAN è affidata ai comuni che, in qualità di Autorità di gestione, sono i responsabili dell'attuazione e gestione dei rispettivi PIC, e che il Ministero svolge il ruolo di Autorità di pagamento e l'attività di coordinamento e di supporto alla gestione dei Programmi URBAN per i Comuni.

Programmi INTERREG.

I programmi comunitari INTERREG III – cofinanziati dall'UE e dagli Stati interessati – si inquadrano nell'ambito delle politiche di coesione dell'UE e sono finalizzati a favorire lo sviluppo armonico ed equilibrato del territorio. L'Italia partecipa, in particolare, a otto programmi transfrontalieri (INTERREG III A), quattro programmi transnazionali (INTERREG III B), e quattro spazi interregionali (INTERREG III C SUD, EST, NORD, OVEST) per i quali il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio cura, in rappresentanza dell'Italia, la partecipazione sia nella fase di programmazione sia in quella di gestione. L'ammontare complessivo dei progetti e degli interventi finanziati dai programmi Interreg. IIIA,

B e C che interessano l'Italia risulta pari a circa 2.160 milioni di euro. Il Dipartimento svolge anche specifiche funzioni nell'ambito dell'esecuzione dei Programmi di Iniziativa Comunitaria INTERREG III B ed INTERREG III C per il periodo 2000-2006, a livello sia internazionale che nazionale.

INTERREG III B – Programmi di cooperazione transnazionale. Nel contesto dei quattro programmi europei "INTERREG III B", nei due Programmi INTERREG III MEDOCC e CADSES, il Ministero assicura le funzioni di Autorità di gestione e di Autorità di pagamento ed organizza le attività del Segretariato e dei Comitati di Sorveglianza e di Programmazione. A livello nazionale cura il coordinamento della partecipazione dei soggetti coinvolti, in particolare le regioni.

Per i due rimanenti Programmi, gestiti rispettivamente a livello transnazionale dal Land austriaco di Salisburgo (SPAZIO ALPINO) e dal Ministero dell'economia greco (ARCHIMED), il Ministero assicura il coordinamento delle amministrazioni interessate.

INTERREG III B MEDOCC (Mediterraneo Occidentale). Il programma ha l'obiettivo di promuovere l'integrazione territoriale ed economica e lo sviluppo sostenibile di tale area, attraverso la cooperazione delle regioni di sette Paesi rivieraschi.

Il Programma finanzia interventi per 214,3 milioni di euro, di cui 19,3 milioni a valere su fondi FESR ed il rimanente su risorse nazionali. Al 31 dicembre 2005 sono risultati selezionati 103 progetti, con impegno pari all'80 per cento delle risorse disponibili ed è stato conseguito un volume complessivo di spesa pari a 96,5 milioni di euro.

INTERREG III B CADSES. Il programma, destinato all'area centro europea, danubiana ed adriatico-balcanica, prevede, anche in conseguenza dell'allargamento dell'UE, la partecipazione di ben 18 paesi, la più vasta per un singolo INTERREG in Europa. Il programma finanzia progetti per 265,2 milioni di euro, di cui 153,7 da fonti FESR ed il rimanente con risorse nazionali. Al 31 dicembre 2005 sono risultati selezionati 93 progetti, con impegno del 73 per cento delle risorse disponibili, ed è stato conseguito un volume complessivo di spesa pari a 74,6 milioni di euro.

INTERREG III B SPAZIO ALPINO. Il programma, che interessa sette Paesi dell'area alpina, presenta una dotazione finanziaria di circa 123,7 milioni di euro, di cui 59,7 milioni da fondi FESR ed il rimanente da fonti nazionali dei paesi partecipanti. Al 31 dicembre 2005 sono stati approvati 53 progetti e sono stati effettuati impegni pari al 97 per cento delle risorse finanziarie. Il volume complessivo di spesa conseguito è risultato pari a 21,12 milioni di euro.

INTERREG III B ARCHIMED. Più arretrato, rispetto ai precedenti, appare il presente programma, che riguarda Italia, Grecia, Malta e Cipro, approvato nel marzo 2003, con una dotazione finanziaria di 119,5 milioni di euro, di cui 79,5 milioni a carico del FESR. L'Amministrazione ha riscontrato difficoltà organizzative in fase di attivazione, riconducibili alla carente gestione transnazionale da parte dell'autorità di gestione greca, che hanno provocato lo slittamento delle attività di selezione dei progetti ad oltre la fine del 2005.

INTERREG IIIC – Programmi di cooperazione interregionale. I programmi d'iniziativa Comunitaria INTERREG III C, che hanno l'obiettivo di migliorare l'efficacia delle politiche e degli strumenti per lo sviluppo regionale e la coesione attraverso informazioni e scambio di *know-how* ed esperienze tra regioni europee, coprono l'intero territorio dell'UE. L'articolazione in quattro Programmi fa riferimento a quattro macroaree, ognuna delle quali è gestita da un Paese membro (Germania per l'area NORD, Austria per l'area SUD, Spagna per l'area OVEST e Francia per l'area EST).

La dotazione finanziaria totale dell'insieme dei Programmi INTERREG III C è di circa 580 milioni di euro, di cui 349 milioni da fondi FESR.

Nell'ambito del programma in esame, sono stati, altresì, sottoscritti contratti di servizio, che coprono le diverse funzioni quali assistenza tecnica, controlli contabili di primo livello e certificazione di secondo livello, per l'importo complessivo di 3,7 milioni di euro.

Accordi di programma quadro (APQ).

Tali accordi costituiscono il fondamentale strumento di programmazione negoziata tra Amministrazioni centrali, regioni e soggetti attuatori, previsto dalla legislazione vigente, nei settori specifici dei trasporti e delle città. A tal fine, vengono utilizzate le risorse previste dalle delibere CIPE 36/2002, 17/2003, 19/2004 e 20/2004, destinate agli interventi nelle aree sottoutilizzate, nonché quelle messe a disposizione dagli strumenti di programmazione comunitaria (PON Trasporti 2000/2006 e POR/DOCUP regionali), di quella nazionale (Contratti di programma ANAS, RFI, Programma triennale delle opere marittime, programmi ENAC ed ENAV) e di quella regionale. All'interno dei suddetti Accordi ricadono anche gli interventi di cui alla delibera CIPE 121/2001 (legge-obiettivo).

Nel 2005 risultano stipulati cinquanta APQ, per un importo complessivo di 4.439 milioni di euro. Inoltre, quanto all'utilizzo delle risorse che le delibere CIPE 17/2003 e 20/2004 assegnano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per assistenza tecnica e supporto alla progettazione, sono stati stipulati contratti per circa 517.000,00 euro.

Attività previste nel Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL).

Le principali attività svolte dal Ministero nell'ambito del PGTL sono costituite da:

- sviluppo, pubblicazione e diffusione della Architettura telematica italiana per il Sistema dei trasporti (ARTIST);
- sviluppo ed implementazione del Sistema informativo georeferenziato infrastrutture (S.I.G.I.);
- relazione di studi trasportistici anche in riferimento ad attività svolte in ambito internazionale (Gruppo di lavoro sui traffici della CIG Alpi del Sud e Gruppo di Zurigo).

Inoltre, l'Amministrazione è responsabile dell'aggiornamento in corso del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT), che prevede l'implementazione del modello di simulazione informatizzato e l'aggiornamento del data base relativo allo scenario trasportistico nazionale, ivi inclusa la realizzazione di 500 rilievi di traffico stradale e di un'estesa campagna di indagini telefoniche finalizzata alla definizione dell'attuale matrice tendenziale O/D. Il contratto di servizi per l'aggiornamento del SIMPT prevede un importo pari a 3.440.687,00 euro.

Programma innovativo in ambito urbano: Porti e stazioni – d.m. 2522 del 27 dicembre 2001.

Risorse assegnate ai Soggetti territoriali. Cap. 7445: 37.184.890,00 euro (impegnati).

Durata. Il programma con durata iniziale 2004-2005, ha un'estensione delle attività fino a tutto il 2006.

Soggetti coinvolti. Il programma, che è attuato con la previsione della partecipazione finanziaria delle Ferrovie dello Stato SpA., delle Autorità Portuali e di altri soggetti privati, è stato predisposto in coordinamento con il Ministero dell'interno. L'attuazione di tale programma interessa i comuni di: Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Massa Carrara, Piombino, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Cagliari, Olbia, Palermo, Catania, Messina, Trapani, Taranto, Bari, Brindisi, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste.

Obiettivi. Il programma intende favorire una sperimentazione su larga scala di modelli, di procedure, di strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano, partendo dal presupposto che stazioni ferroviarie e porti si affermano come nuove centralità urbane e territoriali in grado di innescare processi di integrazione tra le opere infrastrutturali di connessione tra il porto e le reti di comunicazioni terrestri – che spesso attraversano aree fortemente urbanizzate ed a volte gli stessi centri storici delle città-porto – e le attrezzature di tipo commerciale, direzionale e di servizio.

Esternalizzazione: Servizi di assistenza tecnica centrale, monitoraggio e diffusione dei risultati – Affidamento alla Soc. CLAS s.p.a. (2004-2006) per 703.350,00 euro + IVA 20 per cento.

Programma S.I.S.Te.Ma. – Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multiazione.

Risorse assegnate: d.m. 10 luglio 2003 n. 988 - Progetto-pilota: "Complessità territoriali" – Cap. 7132 (già Cap.7131) 5.637.976,00 euro - Deliberazione CIPE n. 36/2002 - Progetto-pilota: "Aree sottoutilizzate" Cap. 7218 4.410.000,00 euro.

Durata: Il programma ha durata biennale 2004-2005 con estensione delle attività all'anno 2006 per alcune attività di comunicazione e di diffusione dei risultati ottenuti.

Soggetti coinvolti: Province di Gorizia, La Spezia, Varese, Comuni di Campobasso, Caserta, Catania, Catanzaro, Cuneo, Firenze, Fiumicino, Forlì, Jesi, L'Aquila, Lecce, Matera, Nuoro, Ragusa, Savona, Siracusa, Terni e Vicenza.

Stato di attuazione: Sono stati individuati 18 sistemi — territoriali ed urbani — nell'ambito dei ventuno contesti che, per la loro dinamicità in termini di sviluppo e innovazione, appaiono i più candidabili a beneficiare del potenziamento infrastrutturale. Attualmente, per tutti i programmi, sono in corso le attività previste.

Obiettivi: Il S.I.S.Te.Ma è finalizzato, in concerto con le istituzioni locali e all'interno delle programmazioni regionali, alla promozione di progetti caratterizzati da soluzioni innovative di particolare rilevanza territoriale ed ambientale. Obiettivo strategico è la progettazione e l'accelerazione degli interventi nelle aree interessate dalla realizzazione dei grandi sistemi infrastrutturali, attraverso lo sviluppo del policentrismo e la relazione tra sistemi urbani e reti di secondo livello.

Macromissione 3: Servizi di trasporto e sicurezza.

Programma: Contratti di programma 2004-2006 con l'ENAV S.p.A.

Nel corso del 2005, l'Amministrazione ha effettuato il monitoraggio sul processo di risanamento dell'ENAV, previsto dall'art. 9, comma 6, della legge 21 dicembre 1996, n. 665. Tale attività di monitoraggio è finalizzata a verificare, nel tempo, se l'ENAV, dopo la trasformazione in S.p.A., stia riuscendo effettivamente a dotarsi di una struttura organizzativa consona al nuovo tipo di soggettività giuridica in cui si è costituita. Vale a dire, se sia riuscita a dotarsi di un nuovo sistema di gestione e funzionamento, caratterizzato, a fronte del precedente contesto di tipo pubblicistico-amministrativo, da specifici meccanismi d'incentivazione della capacità imprenditoriale, in qualità di soggetto giuridico ormai privatizzato, affidatario del settore del traffico aereo. Un'attività di monitoraggio, quella in esame, svolta dal Ministero in armonia con l'espressa disposizione normativa ex art. 9, comma 2, lett. b), della citata legge n. 665 del 1996, secondo cui il contratto di programma ha la precipua finalità di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando, appunto, quest'ultima con il perseguimento di obiettivi di efficienza aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

Uno dei punti qualificanti del programma 2004-2006, relativo alla determinazione delle tariffe di assistenza alla navigazione aerea in rotta e in terminale (calcolate, rispettivamente, secondo le metodologie CUT - coefficiente unitario di tariffazione - e CTT - coefficiente di tariffazione di terminale) -, riguarda il graduale abbandono della mera formula contabile del *cost recovery*, a vantaggio di un nuovo sistema di tariffazione, basato sul criterio del *cost cap*, secondo un modello economico di incentivazione organizzativo-operativa proprio di un soggetto a struttura privatistica, qual è, oggi, l'ENAV S.p.A. Più in particolare, il metodo del *cost cap*, recepito nel contratto di programma 2004-2006, prevede l'introduzione di un vincolo (appunto, il cosiddetto *cap*) – e, quindi, di un sistema di efficienza – soltanto su alcune tipologie di costi (segnatamente, i costi operativi, del personale e gli oneri IRAP), mantenendo, invece, la previsione di una traslazione integrale, "a piè di lista", per la remunerazione del capitale, per gli

ammortamenti – e, quindi, gli investimenti – per tutti i costi sopportati dall'Aeronautica Militare, nonché per i costi relativi ai servizi di fatturazione affidati a Eurocontrol. Nell'ambito del contratto di programma, assume fondamentale rilievo la previsione concernente gli specifici obblighi dell'ENAV S.p.A. circa la presentazione di appositi piani d'investimento: l'uno, per il triennio corrispondente alla durata contrattuale (appunto, il periodo 2004-2006), l'altro, per il successivo triennio 2007-2009.

In conclusione, gli aspetti innovativi del contratto di programma possono, sinteticamente, così enuclearsi:

- adozione, in luogo dell'attuale meccanismo contabile di mero recupero dei costi "a piè di lista" (il cosiddetto *cost recovery*), di un metodo di contenimento dei costi (il cosiddetto *cost cap*), fermo restando, comunque, il necessario livello di investimenti in termini di infrastrutture aeroportuali (art. 12);
- introduzione della contabilità analitica e separata e della relativa certificazione (art. 5);
- fissazione di obiettivi di sicurezza e qualità (artt. 10 e 11);
- sistema di monitoraggio e di consultazione (art. 18);
- obblighi informativi sull'attività dell'ENAV S.p.A. (art. 13).

Programma: Contratto di servizio con l'ENAV S.p.A. per il periodo 2004-2006.

Nel corso del 2005, l'attività di monitoraggio espletata dal Ministero nei confronti dell'ENAV S.p.A., con riguardo alle significative innovazioni giuridico-economiche recepite nel contratto di programma di cui sopra, è stata rivolta anche al contratto di servizio concernente lo stesso periodo 2004-2006.

Al riguardo, premesso che il quadro complessivo degli importi tariffari di pertinenza dell'ENAV S.p.A., per l'espletamento del servizio di assistenza alla navigazione aerea, in rotta e in terminale, risulta normativamente configurato e definito dalle disposizioni della legge 11 luglio 1977, n. 411, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, nonché della legge 20 dicembre 1995, n. 575, l'Amministrazione precisa che il contratto di servizio di cui trattasi ha per oggetto la presuntiva determinazione dell'onere finanziario, riferito, appunto, al periodo 2004-2006, da porsi a carico del bilancio dello Stato, per la prescritta rifusione, verso l'ENAV S.p.A., del *quantum* economico ad essa non corrisposto dal vettore aereo utente delle relative prestazioni, con riferimento a quelle peculiari tipologie di aeromobili e voli normativamente esentate dal dovuto pagamento dei suddetti importi tariffari (art. 7 della citata legge n. 411 del 1977, art. 5, comma 6 e comma 8, lett. a), della citata legge n. 160 del 1989, e successive modificazioni, nonché art. 4 della citata legge n. 575 del 1995).

In ordine, poi, agli specifici meccanismi contabili ivi stabiliti, il contratto stesso continua ad avere a suo fondamento il metodo del *cost recovery*, pur prevedendosi, nel suo ambito, un esplicito richiamo al precitato metodo del *cost cap*, da applicarsi, però, in funzione sanzionatoria, soltanto nell'ipotesi di mancata adozione, da parte dell'ENAV S.p.A., del richiesto sistema della contabilità analitica, separata e certificata. E ciò, nell'ottica di incentivazione imprenditoriale postulata dall'art. 9, comma 5, della ripetuta legge 21 dicembre 1996, n. 665, al fine di correlare – come già per il contratto di programma – l'andamento della dinamica tariffaria con il perseguimento di inderogabili obiettivi di efficienza aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

In conclusione, gli aspetti innovativi del contratto di servizio possono, sinteticamente, così enuclearsi:

- quantificazione previsionale dell'onere di spesa a carico dello Stato, relativamente alle fattispecie dei voli esentati o agevolati (art. 5);

- introduzione di una procedura sanzionatoria, in caso di mancata adozione, da parte dell'ENAV S.p.A., del prescritto sistema della contabilità analitica, separata e certificata (art. 5 e relativo all. D).

Programma: Istruttoria in materia di tariffe, tasse e diritti aeroportuali.

Nel 2005 l'Amministrazione ha effettuato valutazioni delle istruttorie trasmesse dall'ENAC inerenti alle tariffe, alle tasse e ai diritti aeroportuali ed ha offerto collaborazione alla predisposizione dei relativi provvedimenti amministrativi⁵.

Programma: Verifica dei bilanci dell'Aero club d'Italia.

Nel corso del 2005, il Ministero ha provveduto, con decreto dirigenziale n. 001 del 17 febbraio 2005, alla ratifica della delibera commissariale n. 943 del 6.12.2004, concernente l'assestamento al bilancio di previsione 2004. Inoltre, con decreto dirigenziale n. 007 del maggio 2005, è stato approvato il bilancio di previsione 2005.

Sono state, altresì, esaminate le delibere commissariali n. 1051 e n. 1140, rispettivamente del 25 febbraio 2005 e del 29 aprile 2005, concernenti variazioni di competenza e di cassa al bilancio di previsione 2004.

Con decreto dirigenziale n. 25 del 9 settembre 2005 è stato ratificato il bilancio consuntivo 2004 di cui alla delibera commissariale n. 1159 del 19 maggio 2005, e con decreto dirigenziale n. 032 del 13 dicembre 2005 è stata approvata la delibera n. 1315 del 29 settembre 2005 concernente variazioni al bilancio di previsione 2005.

Programma: Security.

Nel corso del 2005 l'Amministrazione ha affrontato una serie di problematiche inerenti il trasporto aereo relativamente al settore della sicurezza. Si riportano di seguito le principali attività trattate.

Attività internazionale. Nel settore della security si sono tenute a Bruxelles le previste riunioni periodiche in seno al Comitato di Sicurezza dell'Aviazione civile istituito in base all'art. 9 del Regolamento CE 2320/2002. Di particolare rilievo si segnalano le modifiche al testo del citato Regolamento per adeguarlo al nuovo assetto dell'UE, alle criticità presenti all'interno degli Stati membri e alle nuove esigenze di sicurezza.

A tale scopo, in sede di Comitato di sicurezza, sono stati trattati diversi argomenti e rivisti gli articoli del Regolamento CE 2320/2002, a conclusione dei quali la Commissione europea ha redatto il testo definitivo sotto forma di nuovo Regolamento. Quest'ultimo è stato trasmesso al Consiglio e al Parlamento dell'UE per i successivi adempimenti.

Ulteriori argomenti hanno riguardato anche l'esame della regolamentazione delle apparecchiature per i controlli di sicurezza e le problematiche connesse alla sicurezza nelle zone cargo delle aree aeroportuali.

⁵ Sono stati redatti i seguenti decreti:

- decreto n.002 del 22 febbraio 2005 di formazione della Commissione per la determinazione dei corrispettivi da destinare all'erario per la concessione dei servizi di sicurezza sui passeggeri, sul bagaglio a mano e sui bagagli da stiva;
- decreto n.005 del 30 marzo 2005 di proroga dei corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza sui passeggeri e sul bagaglio a mano;
- decreto n.006 del 30 marzo 2005 di proroga dei corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza sul 100% del bagaglio da stiva;
- decreto n.014 del 13 luglio 2005 di fissazione del canone per l'affidamento in concessione dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale;
- decreto n.015 del 13 luglio 2005 di proroga dei corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza sui passeggeri e sul bagaglio a mano;
- decreto n.016 del 13 luglio 2005 di proroga dei corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza sul 100% del bagaglio da stiva e di fissazione del corrispettivo per ulteriori aeroporti.

L'Amministrazione segnala, inoltre, che nel corso del 2005 funzionari dell'UE hanno effettuato ispezioni presso alcuni scali aeroportuali.

Certificazione apparecchiature di sicurezza ai sensi del d.m. n. 85 del 1999. Nel 2005 si è tenuta una serie di riunioni del Comitato di esperti nominato a seguito del d.m. n. 85 del 1999, per definire le questioni in sospeso e predisporre un piano di verifica delle apparecchiature da certificare. E' stata inoltre concordata nel corso di una riunione del Comitato di esperti, alla quale hanno partecipato responsabili qualificati dell'ENAC, una circolare con la quale vengono fissate le direttive in materia di apparecchiature da certificare. Detta circolare è divenuta operativa a partire dal mese di febbraio 2006.

Principale attività normativa. Nel mese di agosto 2005, a seguito del grave incidente aereo avvenuto a largo di Palermo, nel quale hanno perso la vita alcuni passeggeri dell'ATR 72 della società Tuninter, presso il Ministero si è tenuta una serie di riunioni volte a definire le misure da adottare per elevare maggiormente i livelli di sicurezza nel settore aereo. A tale scopo, il gruppo di lavoro incaricato ha elaborato un atto di indirizzo, che detta le linee guida in materia di voli charter, di sanzioni e di accreditamento di tour operator.

A seguito dell'applicazione del Regolamento CE 1138/04, relativo all'individuazione delle parti critiche aeroportuali, l'Amministrazione ha collaborato con l'ENAC alla definizione degli indirizzi normativi a cui ciascuna direzione aeroportuale deve attenersi per l'attuazione ed il rispetto del predetto regolamento CE. Detti indirizzi normativi sono stati integrati nel vigente Programma Nazione di Sicurezza contro eventuali atti terroristici per una rapida applicazione degli stessi.

Nel corso dell'anno 2005 è stato inoltre affrontato il tema riguardante la numerazione dei velivoli privi e provvisti di motore. Sulla base della normativa vigente è stato studiato e proposto un sistema di numerazione di tipo a legge finanziaria numerico che tiene conto del tipo di velivolo e dell'attuale numerazione delle frequenze radio utilizzate dall'aeronautica militare.

Programma: Equiparazione fra aeromobili privati e aeromobili di Stato ex art. 746 del codice della navigazione – Regime giuridico delle conseguenti esenzioni e agevolazioni tariffarie.

Nel 2005, la problematica è stata ulteriormente esaminata e approfondita dall'Amministrazione. L'analisi è stata volta a verificare l'originaria *ratio* della norma ex art. 746 del codice della navigazione – sempre invocata dai soggetti richiedenti l'equiparazione – nonché la sua attuale valenza in un quadro di compatibilità giuridica fra ordinamento nazionale e ordinamento comunitario; ciò, in quanto dall'eventuale emanazione di provvedimenti di equiparazione applicativi della detta disposizione discende, come naturale conseguenza, l'esenzione dal pagamento dei diritti aeroportuali – di approdo, partenza, sosta e ricovero – dovuti, appunto, ai soggetti gestori aeroportuali, ai sensi della legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni e integrazioni, nonché dal pagamento delle tariffe di assistenza alla navigazione aerea, in rotta e in terminale, dovute all'ENAV S.p.A., in base alla legislazione vigente. Esenzioni, queste ultime, contemplate dalla normativa nazionale in materia (art. 7 della legge n. 411 del 1977, art. 5, comma 6 e comma 8, lett. a), della legge n. 160 del 1989, e successive modificazioni, nonché art. 4 della legge n. 575 del 1995), ma non parimenti previste dalla normativa comunitaria e di Eurocontrol. La normativa da ultimo citata appare, anzi, orientata ad ammettere solo un ristretto numero chiuso di fattispecie da equiparare (voli di soccorso e ricerca, voli di trasporto di Capi di Stato, di Capi di Governo, di Ministri in missione ufficiale, voli effettuati da aeromobili di peso inferiore a due tonnellate), lasciando, invece, alla discrezionalità dei singoli Stati l'applicazione dell'equiparazione per i voli militari in regime di reciprocità, di addestramento, di radiomisure, circolari e, infine, umanitari.

Programma: Interventi nel settore marittimo e portuale.

Nel corso del 2005, nel quadro dell'attività finalizzata al conseguimento degli obiettivi di politica pubblica e di azione amministrativa assegnati, l'Amministrazione ha svolto i compiti legati alle materie di specifica competenza: operazioni e servizi portuali, lavoro temporaneo nei porti, sicurezza e salute dei lavoratori operanti nei porti, costituzione commissioni consultive locali, attività non direttamente complementari alle operazioni portuali (chimici di porto, palombari, sommozzatori, guardie ai fuochi, guardie giurate, ecc.), servizi tecnico-nautici di pilotaggio ormeggio e rimorchio, attività di raccomandazione marittima, tasse e diritti marittimi e relativi accordi internazionali, zone portuali franche, rilascio permessi per l'accesso ai porti, attività di bunkeraggio, adempimenti in materia di *security*, di raccolta rifiuti nei porti⁶.

⁶ In relazione alle attività svolte nell'ambito delle predette competenze, si indicano, di seguito, alcuni dei principali risultati conseguiti nel periodo in riferimento.

- Decreto dirigenziale 31 gennaio 2005, recante la determinazione, ai sensi dell'art. 16 della legge 4 aprile 1977, n. 153, delle nuove tariffe relative all'attività di raccomandazione marittima, trasmesso alle Capitanerie di porto e alle Associazioni degli erogatori e degli utenti dei relativi servizi con circ. ministeriale prot. DEM3/0384 del 31 gennaio 2005.
- Provvedimenti di equiparazione alle navi nazionali - ai sensi dell'art. 1 della legge 9 febbraio 1963, n. 82 - delle navi battenti bandiera dell'Estonia, Lettonia e Georgia, ai fini del pagamento delle tasse di ancoraggio previste dalla stessa legge. Comunicazioni trasmesse alle Capitanerie di porto e alle Associazioni dell'utenza interessata con circolari prot. DEM3/515 del 14 febbraio 2005 e DEM3/710 del 7 marzo 2005.
- Modifiche e integrazioni ai decreti ministeriali di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nei porti di Ancona e Brindisi. Provvedimenti trasmessi alle rispettive Autorità marittime e portuali ed alle Associazioni interessate.
- Approvazione di modifiche e/o integrazioni ad alcuni regolamenti locali per lo svolgimento del servizio di rimorchio portuale.
- Chiarimenti applicativi della circ. prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2004, recante criteri e meccanismi per la determinazione delle tariffe di rimorchio portuale, trasmessi alle Autorità marittime competenti con circ. prot. DEM3/0445 del 7 febbraio 2005.
- Accordo per la concessione, nell'anno 2005, di un'indennità pari al trattamento massimo d'integrazione salariale straordinaria in favore dei lavoratori appartenenti ai soggetti autorizzati alla fornitura di lavoro temporaneo nei porti, ai sensi della legge n. 84/1994, nel limite massimo di 100.000 giornate. Accordo raggiunto in data 22 febbraio 2005 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali con la partecipazione delle rappresentanze dei vari soggetti interessati.
- Trasmissione all'INPS, ai sensi del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 34015 del 7 maggio 2004, del numero di giornate d'integrazione salariale straordinaria da riconoscere ai lavoratori portuali aventi diritto, effettuata con nota prot. DEM3/740 del 28 febbraio 2005.
- Rilevazione e comunicazione alle Capitanerie di porto dei numeri indice relativi all'anno 2005 per il calcolo delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale. Trasmissione effettuata con circolari ministeriali prot. DEM3/0759 del 1° marzo 2005 e DEM3/0822 del 9 marzo 2005.
- Acquisizione e valutazione dei dati relativi al II semestre 2004 - trasmessi dalle Autorità marittime o portuali competenti - riguardanti la verifica dell'osservanza in sede locale delle norme in materia di sicurezza e salute dell'ambiente di lavoro a bordo delle navi in sosta nei porti. Concorso nella stesura dello schema di Regolamento nazionale per la sicurezza marittima e dei porti (*security*), mediante la partecipazione alle riunioni del Gruppo di lavoro ristretto, costituito dal C.I.S.M. (Comitato interministeriale per la sicurezza marittima e dei porti).
- Approvazione richieste di ampliamento degli organici di alcuni Gruppi ormeggiatori operanti nei porti.
- Trasmissione all'INPS, ai sensi del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 34015 del 7 maggio 2004, del numero di giornate d'integrazione salariale straordinaria da riconoscere ai lavoratori portuali aventi diritto, effettuata con nota prot. DEM3/740 del 28 febbraio 2005.
- Atto di transazione con l'INAIL di Ravenna per il rimborso di somme erogate dall'Istituto in conseguenza del sinistro occorso alla M/n "Elisabetta Montanari". Transazione sottoscritta per la complessiva somma di € 770.000,00 e perfezionata con scambio di note: nota ministeriale prot. DEM3/1032 del 14/4/2005 e risposta INAIL in data 18/4/2005.
- Elaborazione di proposte ministeriali riguardanti il d.d.l. di riforma della legislazione in materia portuale (legge n. 84/1994) all'esame del Parlamento.
- Dichiarazioni di inammissibilità di n. 2 ricorsi gerarchici proposti dalla "Rimorchiatori sardi" S.p.A. il 16 febbraio 2005 e dall'Assorimorchiatori il 18 febbraio 2005, per l'annullamento dell'ord. tariffaria n. 3 emanata

Programma: Sostegno agli investimenti per la costruzione, la trasformazione e l'ammodernamento delle navi, nonché agli investimenti in beni immateriali.

E' proseguita nel corso del 2005 l'attività dell'Amministrazione in favore delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed Istituti di ricerca, per colmare il divario esistente tra i costi produttivi dei cantieri e i prezzi di mercato e per neutralizzare o ridurre i costi dei relativi finanziamenti e per la ricerca applicata al settore navale.

Nel corso dell'anno, si è svolta regolarmente l'attività di concessione, alle imprese cantieristiche, dei contributi di cui agli artt. 3 e 4 del decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994 e successivi rifinanziamenti e proroghe e della legge n. 522 del 1999. In particolare, sul capitolo 7807, *"Contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale"*, l'Amministrazione ha emanato sei provvedimenti di concessione alle imprese cantieristiche di contributi per un ammontare complessivo di euro 16.899.220,50, pari al 100 per cento delle iniziative concretizzatesi nel corso dell'anno, con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli istituti di credito ai sensi della legge n. 431 del 1991.

dalla Capitaneria di porto di Olbia il 21 gennaio 2005. Dichiarazioni comunicate con note prot. DEM3/0691 e DEM3/1124, entrambe del 18 aprile 2005.

- Acquisizione valutazioni dei soggetti interessati sulla nuova proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali, cod 2004/0240. Riunioni effettuate in sede ministeriale il 7 giugno 2005 e il 13 giugno 2005.
- Relazione conclusiva sul conseguimento dell'obiettivo operativo 9.4.(C).1 - anno 2003 (sviluppo temporale 1/1/2003 – 30/6/2005), riguardante la *"verifica costante dell'osservanza in sede locale delle norme in materia di sicurezza e salute dell'ambiente di lavoro a bordo delle navi in sosta nei porti, anche mediante il coordinamento con altre amministrazioni interessate"*.
- Predisposizione, previa istruttoria, dello schema di un nuovo decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Genova da emanarsi in caso di sospensiva del decreto vigente, impugnato dalla Società Ignazio Messina di Genova.
- Definizione, previa istruttoria, di nuove misure di carattere organizzativo e/o tariffario relative al servizio di ormeggio nei porti di Cagliari, Monfalcone, Crotone e Corigliano Calabro.
- Emanazione di vari decreti di ricostituzione e/o integrazione delle Commissioni consultive locali di cui all'art. 15 della legge n. 84/1994 e delle Commissioni locali per i Raccomandatari marittimi di cui all'art. 7 della legge n. 135/1977.
- Riunioni, con i soggetti interessati, per verificare la possibilità di rimozione del contenzioso instaurato nei confronti dell'Amministrazione da alcuni utenti del porto di Olbia che hanno impugnato il provvedimento organizzativo/tariffario relativo al servizio di rimorchio, emanato dalla locale Autorità marittima.
- Emanazione della circ. ministeriale prot. DIV3/2013 del 18 luglio 2005 in materia di attuazione dell'art. 17 della legge n. 84/1994 e indennità CIGS in favore dei lavoratori che forniscono lavoro temporaneo nei porti.
- Definizione, unitamente ai rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze e dell'Agenzia delle dogane, delle iniziative da intraprendere in conseguenza di sentenze provvisoriamente esecutive, per effetto delle quali l'Amministrazione finanziaria è stata condannata alla restituzione del gettito già introitato e, in parte, già devoluto alle competenti Autorità portuali, a titolo di tasse portuali da alcune Società esercenti attività portuali di carico e scarico merce presso i propri terminali petroliferi (quali la Società Saras di Cagliari).
- Riunione con i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute, per esame problemi connessi all'attuazione delle norme recate dall'art. 6 del Dlgs. n. 272/1999 in materia di sicurezza e salute dei lavoratori dei porti.
- Emanazione nuovo decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Brindisi.
- Emanazione della circ. prot. DIV3/2482 del 24 ottobre 2005, recante disposizioni relative al servizio di rimorchio nei porti in cui l'utilizzo è particolarmente limitato: linee guida di carattere organizzativo; possibili modalità di rilascio e/o integrazione delle relative concessioni; criteri e meccanismi di formazione delle tariffe.
- Definita, con Ministero del lavoro e delle politiche sociali ed INPS (12 novembre), la quantificazione di spesa occorrente per l'erogazione delle 100.000 giornate di CIGS concesse per l'anno 2005 ai lavoratori che prestano manodopera temporanea nei porti.
- Definita, in apposita riunione tenutasi presso il Fondo dei portuali in liquidazione, un'ipotesi di transazione con le OO.SS. rappresentative dei soggetti aventi diritto alla restituzione delle somme versate a suo tempo alla soppressa Cassa locale di previdenza degli ex lavoratori portuali del porto di La Spezia.
- Definito, previa istruttoria effettuata in sede ministeriale, l'accorpamento dei servizi di ormeggio e di battellaggio nel porto di Livorno.

I suddetti provvedimenti hanno comportato l'assunzione, sul capitolo 7807 "*Contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale*", di impegni provvisori di spesa per un importo complessivo di euro 1.536.417,00; tali impegni provvisori diventano impegni definitivi, man mano che, stipulati i mutui da parte delle imprese beneficiarie e acquisita tutta la relativa documentazione, si dà luogo all'emanazione dei decreti di impegno definitivo e di autorizzazione al rimborso agli Istituti di credito, a carico dell'Amministrazione, delle rate di ammortamento dei mutui stessi.

A norma del d.m. 2 febbraio 2004 di esecuzione in Italia del Regolamento (CE) n.1177/2002 relativo ad un Meccanismo Temporaneo Difensivo contro il *dumping* coreano (c.d. TDM) che prevede la possibilità, per gli Stati membri, di concedere, per ordinativi fino al 31 marzo 2005 (termine prorogato), un contributo del 6 per cento sul valore della commessa ai cantieri nazionali che dimostrino di essere in gara con un cantiere sudcoreano per l'aggiudicazione dell'ordinativo, nel corso dell'anno 2005, si è provveduto, sul pertinente capitolo 7824 "*Contributo per la difesa temporanea della cantieristica europea dal dumping dei paesi asiatici*", alla emanazione di cinque decreti di concessione e alla contestuale erogazione del contributo, in favore di cantieri navali iscritti nell'Albo speciale delle imprese di costruzione navale, per un importo complessivo di € 4.995.091,37.

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dall' art. 4 della legge n. 522 del 1999 "*Contributi agli investimenti volti a migliorare la produttività dei Cantieri*", l'Amministrazione ha riferito che non è stato possibile emanare i decreti di saldo del contributo sul competente capitolo 7808, in quanto i relativi fondi sono andati in economia, ai sensi dell'art. 1, comma 6, del d.l. 6 settembre 2002, n. 194, convertito dalla legge 31 ottobre 2002, n. 246, "*Misure urgenti per il controllo, la trasparenza ed il contenimento della spesa pubblica*", prima del termine ultimo fissato dalla legge per l'ultimazione dei piani.

Per quanto attiene al capitolo 2057 "*Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari relativi ad investimenti navali*", l'Amministrazione non ha potuto procedere all'emanazione dei decreti di concessione per il completamento degli interventi in favore delle imprese armatoriali dei contributi previsti dall'art. 4 della legge n. 88 del 2001, per la mancanza di risorse. Infatti, la legge finanziaria 2004 (legge 24 dicembre 2003, n. 350) aveva previsto un rifinanziamento, limitatamente a tre anni, delle precedenti leggi di settore (nn. 522 del 1999 e 88 del 2001) per il completamento, sia pure parziale, del piano di aiuti alle imprese cantieristiche e armatoriali per la costruzione di navi ordinate sin dal 2000 e, pressoché tutte, in avanzata fase di realizzazione.

Con riferimento al completamento degli interventi di cui all'art. 2 della legge n. 522 del 1999 in favore dei cantieri navali, l'Amministrazione rileva che la Ragioneria Generale dello Stato ha più volte ribadito che ai predetti aiuti si applicano le disposizioni di cui all'art. 72 della legge n. 289 del 2002 (Fondi rotativi per le imprese), con ciò rendendo praticamente inutilizzabili le risorse stanziare.

Inoltre, a causa della sentenza n. 77 del 2005 della Corte Costituzionale - che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, commi 209, 210 e 211 della Legge Finanziaria 2004, non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art. 117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato - il Ministero non ha potuto emanare, sul pertinente capitolo 2057, nuovi provvedimenti a favore delle imprese armatoriali per la concessione dei contributi previsti dall'art. 3 della legge n. 88 del 2001, utilizzando lo stanziamento annuale di dieci milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006⁷.

⁷ Pertanto, nel corso del 2005, l'Amministrazione ha provveduto al solo pagamento delle rate dei contributi già concessi ai sensi delle leggi nn. 361/1982, 234/1989, 132/1994 e 88/2001, per un totale di 338 autorizzazioni di pagamento, di cui 6 pari ad euro 239.470,76, sul capitolo 2053 "*Contributi sugli interessi a favore delle imprese armatoriali per i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale*", 265, pari ad