
L n. 413 / 1998 Art. 8 Comma 3 Punto d

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed attuazione della normativa comunitaria di settore

Durata:

1998 - 2016

Scopo della legge:

Realizzare un programma di potenziamento della componente aerea dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

L n. 522 / 1999 Art. 7 Comma 1

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata al settore navale

Durata:

2000 - 2016

Scopo della legge:

Realizzare un programma concernente la progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

DL n. 4 / 2006 Art. 30

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Misure urgenti in materia di organizzazione e funzionamento della pubblica amministrazione

Durata:

2006 - 2021

Scopo della legge:

Adeguamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

LF n. 296 / 2006 Art. 1 Comma 1039 Punto

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)

Durata:

2007 - 2009

Scopo della legge:

Potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle capitanerie di porto

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

LF n. 244 / 2007 Art. 2 Comma 99

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)

Durata:

2007 - 2011

Scopo della legge:

Sviluppare e adeguamento della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Missione 13 Diritto alla mobilità – Programma 1 “Gestione della Sicurezza e della mobilità stradale”

Legge base n. 296 del 2006 (finanziaria 2007), art 1, comma 1035
Cap. 7334

Durata:

Triennale

Scopo della legge:

Ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale dando attuazione al Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, mediante l'adozione di Programmi annuali predisposti dal Ministero e l'implementazione di attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano medesimo.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009

Da parte del governo centrale è stata data integralmente attuazione alla legge in quanto sono state utilizzate tutte le risorse assegnate nel corso del triennio 2007/2009 mediante l'attivazione di ulteriori tre Programmi di attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale. Preventivamente, infatti, sono state organizzate da parte del Ministero numerose fasi di consultazione e concertazione con le Regioni, le Province Autonome, l'UPI e l'ANCI, per acquisire gli elementi conoscitivi e valutativi più opportuni per determinare contenuti e modalità applicative. L'attivazione di tavoli di concertazione ha permesso poi la definitiva composizione nella Conferenza Unificata Stato – Regioni, e la relativa approvazione da parte del Cipe dei Programmi medesimi. Il Ministero ha quindi assegnato le risorse a livello locale ma gli enti territoriali non hanno ancora dato inizio ai lavori. Pertanto, mentre sono stati impegnati fondi per la quasi totalità degli stanziamenti definitivi nell'arco del triennio, non è stata ancora utilizzata la relativa cassa da parte degli enti territoriali.

Ragioni della eventuale mancata realizzazione degli scopi della legge:

Le problematiche principali per l'effettiva attuazione, a livello periferico, sono state di due tipi: da un lato la complessità delle procedure amministrative regionali per l'allocazione delle risorse a Comuni e Province e la successiva fase di appalto dei servizi da parte di questi ultimi.

Dall'altro, la scarsità delle risorse a livello locale per accedere ai necessari cofinanziamenti che ha impedito la partecipazione di molti enti locali che, se pur interessati all'adozione di misure strategiche per la sicurezza stradale, non dispongono delle relative quote finanziarie.

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Utilizzo di percorsi amministrativi alternativi e strumenti finanziari di più facile accesso ai cofinanziamenti.

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge base:

Nell'ottica della “Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale” la mancata assegnazione di fondi al governo nazionale potrebbe determinare la mancata collaborazione e partecipazione con i diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e rendere difficoltoso, per lo stesso governo centrale, il proprio ruolo istituzionale di coordinamento e controllo in materia sicurezza stradale.

La necessità quindi di acquisire ulteriori finanziamenti è stata, oltre che reiterata a livello ministeriale, anche supportata dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro che, in sede di presentazione della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, dopo aver espletato un'accurata istruttoria e aver affrontato in chiave critica i problemi irrisolti, annovera tra le proposte la previsione del completo finanziamento del PNSS segnalando, tra l'altro, che lo stesso Piano, privo di stanziamenti, costituisce un grave handicap per il proseguimento dell'azione di miglioramento dello stato di sicurezza stradale nazionale.

Lo stesso CNEL, infine, ribadisce l'opportunità che, recependo la Relazione, il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano.

Lo stesso Ministero, dopo avere proceduto a tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, sta attivando un sistema di monitoraggio che consentirà, a breve, di valutare l'efficacia degli interventi attivati e di rettificare, in corso d'opera, i progetti non ancora in via di definizione.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Da un lato si dovrà procedere all'aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, anche sulla base dei risultati derivanti dall'applicazione del sistema di valutazione e monitoraggio degli interventi; dall'altro dovrà darsi corso ad ulteriori Programmi di attuazione del Piano medesimo al fine di armonizzare, su tutto il territorio nazionale, gli interventi dedicati alla sicurezza stradale

Legge base n. 296 del 2006 (finanziaria 2007), art 1, comma 1036
Cap. 7335

Durata:

Triennale

Scopo della legge:

Consolidare ed accrescere le attività di prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale. Realizzare azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale ed assicurare una adeguata informazione agli utenti, ad aggiornare le conoscenze e le capacità dei conducenti, a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche, a migliorare gli standard di sicurezza dei veicoli

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

In merito alle attività di prevenzione tutte le campagne di comunicazione sinora effettuate nel corso del triennio 2007/2009, hanno goduto di positivo riscontro sia sotto il profilo del gradimento del pubblico sia per i riconoscimenti formali ricevuti dalla critica. In particolare il Ministero si è reso conto che è necessario un impegno particolare che ponga in essere un intervento complessivo, nuovo nei tempi e nelle modalità : in tal senso ha dato avvio, nel corso del 2009, alla campagna di comunicazione "Sulla buona strada" che ha il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale.

Il principio di base delle campagne è che le problematiche della sicurezza stradale vanno affrontate attraverso un impegno congiunto di tutte le rappresentanze del Paese: Governo centrale, amministrazioni locali, imprese, parti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino. In questa ottica, tutte le componenti della società civile sono state chiamate a fornire il proprio apporto e molte di queste hanno assicurato il loro fattivo intervento, realizzando varie forme di collaborazione.

Tra questi, vanno citati innanzitutto i personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo che hanno generosamente accettato di collaborare gratuitamente come **testimonial** per la realizzazione degli spot e dei manifesti della campagna.

Per quanto concerne poi i controlli su strada, sono state acquistate numerose attrezzature altamente tecniche destinate alla Polizia Stradale e all'Arma dei Carabinieri per un sostanziale miglioramento ed incremento dei controlli. Ciò ha consentito, alle forze di polizia, di utilizzare apparecchiature specialistiche innovative per un maggior numero di verifiche sul territorio nazionale.

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge base:

Poiché è stato utilizzato integralmente lo stanziamento definitivo del triennio di riferimento e non sono stati previsti ulteriori finanziamenti non sarà possibile procedere ad adeguate attività di prevenzione e di diffusione dei valori della sicurezza stradale. Inoltre non sarà possibile garantire l'acquisto, per le forze di polizia, di idonee attrezzature tecniche.

Legge base n. 488 del 1999 (finanziaria 2000), art 56
Cap. 7336

Durata:

Quindicennale

Scopo della legge:

Ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale dando attuazione al Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, mediante l'adozione di Programmi annuali predisposti dal Ministero e l'implementazione di attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano medesimo.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009

La legge 488/99 ha, tra l'altro, recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed in concreto individuati dal Primo Programma di attuazione del medesimo Piano per l'anno 2001 e dal Secondo per l'anno 2002.

Le procedure amministrative di competenza del governo centrale per l'attuazione dei citati programmi sono state interamente espletate in quanto, trattandosi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni, è stato necessario procedere alla ripartizione dei fondi. L'attribuzione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

Le somme sono state quindi integralmente ripartite tra i detti enti locali e, successivamente, sono state impegnati i relativi fondi

Ragioni della eventuale mancata realizzazione degli scopi della legge:

Il Primo ed il Secondo Programma, finanziati attraverso l'accensione di mutui da parte degli enti locali attuatori, hanno sofferto dell'applicazione dell'art. 1 commi 511 e 512 della legge finanziaria 2007 che ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato.

In particolare detta normativa ha disposto che, ai fini dell'utilizzo dei contributi pluriennali stanziati per operazioni di mutuo, si dovesse adottare un decreto autorizzativo del Ministro competente di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto a legislazione vigente. Questa Amministrazione ha quindi provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione del Primo e Secondo Programma, ma tale decreto non è stato sottoscritto dal MEF medesimo in quanto in presenza di effetti peggiorativi. Solo nel luglio 2008 il MEF ha ritenuto di poter autorizzare l'utilizzo diretto dei contributi pluriennali, previa emanazione di appositi decreti.

Durante l'esercizio 2009 tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò ha consentito di riattivare le procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte del Dipartimento, della regolarità amministrativa – contabile dei progetti approvati.

Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non permetterà il completo impiego delle risorse in parola poiché gli enti attuatori non avranno la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la conseguiranno nell'arco temporale previsto dalla stessa durata dei limiti di impegno.

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Utilizzo di percorsi amministrativi alternativi e strumenti finanziari di più facile accesso ai cofinanziamenti.

Missione 13 Diritto alla mobilità – Programma 2 “Logistica ed intermodalità nel trasporto”

Legge base: Leggi 240/90, 454/97 e 413/98

Cap. 7770

Durata: dal 1997 al 2016

Scopo della legge:

La legge 240/90 ha previsto interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci. La citata legge fa riferimento a due diverse categorie di interporti: di primo livello (art. 9) e di secondo livello, questi ultimi da individuare con apposito piano. Ai sensi dell'art. 6 della citata legge i soggetti gestori di tali infrastrutture sono autorizzati a contrarre mutui per un investimento complessivo di euro 361.519.829,36; il Ministero dei Trasporti può concedere un contributo per la durata di quindici anni, commisurato alla spesa per gli investimenti.

La legge 204/95 ha introdotto una serie di modifiche ed integrazioni alla suddetta legge 240/90, tra le quali l'eliminazione della distinzione degli interporti tra primo e secondo livello, la previsione del cofinanziamento di soggetti pubblici e/o privati alla realizzazione delle infrastrutture in argomento, nonché la sottoposizione a V.I.A. della proposta progettuale, abolizione dell'istituto della concessione per quegli interporti non previsti dall'art. 9 della legge 240/90.

L'art. 9 della legge 23.12.97, n. 454, ha autorizzato un contributo di € 5.164.568,99 annui a decorrere dal 1997 al fine di consentire il completamento delle procedure per l'ammissione ai contributi di cui all'art. 6 della legge 240/90. A tal fine sono stati individuati gli interporti finanziati con tali fondi.

Per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 240/90, la legge 413/1998, art. 9, comma 4, ha previsto un limite di impegno quindicennale di € 11.258.760,40 (lire 218 miliardi) annui a decorrere dall'anno 1999, da corrispondere con i criteri, le modalità e le procedure di cui alle menzionate leggi 240/90 e 204/95. La suddetta legge 413/98, al comma 3 dell'art.9, ha autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di € 10.329.137,98 (lire 20 miliardi) all'anno a decorrere dal 2000, per la realizzazione degli interventi previsti dall'art. 9, comma 2 della legge 454/97, già richiamata.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009

Sono state attivate le procedure di finanziamento relative agli interporti di primo livello per i quali è stato autorizzato un volume di investimento pari a € 248.932.225,36 (lire 482 miliardi) a favore dei seguenti interporti: Bologna, Padova, Verona, Torino Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate Lacchiarella, Marcanise Nola, Parma Fontevivo e Livorno Guasticce. Peraltro, il contributo a favore dell'interporto di Segrate Lacchiarella è stato revocato e il relativo importo distribuito tra alcuni degli altri interporti (Padova, Verona, Torino Orbassano, Bologna, Parma Fontevivo).

Per quanto riguarda gli interporti rimanenti (ex 2° livello), sono state attivate le procedure previste dall'art. 6 della legge 240/90, per l'ammissione ai contributi sui fondi ancora disponibili di cui alla stessa legge 240/90 e ammontanti a lire 11.587.604,00 (lire 218 miliardi).

Nel corso del 2001 si è provveduto ad autorizzare ulteriori impegni e pagamenti, essendo intervenuta la stipula delle Convenzioni, relativamente ai fondi legge 413/98, art. 9, c. 4, con gli interporti di Bari e Novara.

Nel corso del 2002 si è provveduto ad autorizzare ulteriori impegni e pagamenti, essendo intervenuta la stipula:

- delle Convenzioni, relativamente ai fondi legge 413/98, art. 9, c. 4, con gli interporti di Orte, Pescara e Bergamo;

- degli Atti Aggiuntivi, in seguito all'emanazione del DM. n. 1324 del 4.12.02 di riparto dei fondi legge 413/98, art. 9, c. 3, con gli interporti di Bari, Orte, Cervignano, Frosinone, Jesi, Prato, Vado Ligure, Novara, Livorno, Polo Marcianise, Polo Nola e Venezia;

- di un Accordo Procedimentale con l'Interporto di Gioia Tauro relativamente alle risorse ex lege 413/98, art. 9, c. 4.

Le risorse stanziare sul capitolo nel 2007 sono servite a garantire la copertura finanziaria degli interventi autorizzati negli esercizi precedenti ed ad ultimare i pagamenti relativi ai contributi degli interventi a favore degli interporti ex primo livello.

Per l'anno 2008 la competenza è stata del Ministero delle Infrastrutture.

Attualmente il processo di finanziamento e di realizzazione di una rete organica di interporti avviato negli anni '90 è stato completato dall'Amministrazione.

In particolare : per quanto riguarda gli interporti c.d. di ex primo livello, lo stato di definizione è completo sia riguardo alle convenzioni che agli atti aggiuntivi (cfr. tabella allegate).

Per quanto concerne gli interporti c.d. di ex secondo livello la percentuale di ultimazione è vicina al 100% per quasi tutti gli interventi, fanno eccezione le seguenti realtà : Battipaglia (6%), Bergamo (0%), Frosinone (27%) Orte (19%), Termoli (0%) Tito (0%).

Legge base: Legge n. 454/1997 art. 10 comma 1 punto C

“Interventi per la ristrutturazione dell’autotrasporto e lo sviluppo dell’intermodalità”

Capitolo 7330

Durata: dal 1998 al 2013

Scopo della legge:

La legge 454/97 ha autorizzato limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 al fine di incentivare le aggregazioni tra le imprese, la riduzione delle imprese monoveicolari, il conseguimento di maggiori e più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell’ambiente dalle emissioni inquinanti, l’agevolazione del trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne.

A seguito della effettiva attuazione della legge in oggetto avvenuta nel 1998, stante la sua pubblicazione sulla G.U. il 31/12/1997, la quota di £ 50 miliardi riferita alla prima annualità del limite di impegno decorrente dal 1997 è stata, così come previsto dall’art. 54, comma 16, della legge 449/97, spostata in coda all’ultimo anno e cioè al 2013.

Di conseguenza lo sviluppo temporale dello stanziamento della legge ha avuto le seguenti modalità: anno 1998 lire 100 miliardi (pari a € 51.645.690); successivamente dal 1999 al 2012, 150 miliardi annui (pari a € 77.468.535) ed in ultimo nel 2013, i 50 miliardi relativi al 1997, complessivamente per un ammontare di lire 2.250 miliardi (pari a € 1.162.028.023).

La legge 24/12/2007 n. 244 (finanziaria 2008) all’art. 2 comma 228, ha previsto che le annualità relative all’autorizzazione di spesa di cui all’art. 10 della legge 454/97 siano ridotte di € 56.368.535,00 per ciascuno degli anni dal 2008 al 2012 e di € 4.722.845,00 per il 2013.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

A tutto il 31/12/09 sono stati assunti impegni per euro 791,07 milioni ed effettuati pagamenti per euro 198,54 milioni.

Legge base: Legge n. 265/2002 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 settembre 2002, n. 209, recante disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione della base imponibile, di contrasto all’elusione fiscale, di crediti di imposta per le assunzioni, di detassazione per l’autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo” (Rifinanziamento con LF 24/12/2007 n. 244 art. 2 commi 232 e 245)

Capitolo 7306

Durata: dal 2008 al 2010

Scopo della legge

La legge 22 novembre 2002, n. 265 prevede all’art. 3, commi 2-ter e 2-quater finanziamenti per le spese relative all’innovazione del sistema dell’autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell’intermodalità nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per i processi di ristrutturazione aziendale, per l’innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale, autorizzava a decorrere dal 2003, la spesa di 20 milioni di euro, quale limite di impegno quindicennale. Con legge 23/12/2005 n. 266 (legge finanziaria 2006) la decorrenza di autorizzazione di spesa prevista sin dal 2003 è stata spostata al 2006. Anche in questo anno, però non è stato possibile effettuare alcun tipo di impegno in quanto non si sono ancora concluse definitivamente tutte le varie procedure propedeutiche previste per l’attuazione di legge in oggetto. Con la legge 24/12/2007 n. 244 (legge finanziaria 2008) all’art. 2, comma 232 è stata autorizzata la spesa di € 77 milioni per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010, al fine di consentire la piena operatività degli incentivi alle imprese di autotrasporto, nel senso del trasferimento di quote di traffico pesante dalla modalità stradale a quella marittima.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

A tutto il 31/12/09 sono stati assunti impegni per 139,7 milioni di euro ed effettuati pagamenti per 48,09 milioni di euro.

Missione 13 Diritto alla mobilità – Programma 3 “Sistemi Portuali”

Legge base n. 296/2006, art. 1, comma 983
Capitolo 7631

Durata:
2007/2016

Scopo della legge:
Perequare gli effetti dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali alle quali dal 2007 sono state devolute le tasse portuali con abolizione del preesistente contributo per manutenzione.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:
Al 31/12/2009 sono state erogate tutte le risorse disponibili dal 2007 al 2009.

Legge base n. ...

- L. 413 del 30.11.98 art.11 per un totale di €/mil. 309,87 in limiti di impegno quindicennali dell'importo di €/mil. 20,65 e rifinanziata con le ulteriori leggi:

- L. 388/00 (L.F.2001) art.144 comma 1 punto P per un totale di €/mil. 38,73 in limiti di impegno quindicennali di €/mil.2,58 ;

- L. 350/03 art. 4 comma 176 punto C (L.F. 2004) per un totale di €/mil 300,00 in limiti di impegno quindicennali di €/mil. 20,00
con un onere complessivo di €/mil. 648,60.

Capitolo 7700

Durata: 15 ANNI

Con provvedimenti del 1° gennaio 2006 infatti la Regione Emilia Romagna ha **rinegoziato** due mutui a suo tempo contratti con la Cassa Depositi e Prestiti per l'utilizzo delle risorse stanziata dalle leggi 413/98 e 388/00 (l'Isola Serafini).

Con questa operazione sono stati ridotti gli importi delle rate annuali, ma è stato raddoppiato il periodo di ammortamento, (30 rate annuali) generando una differenza non finanziata di €/mil. 61,50 che troverà solo in parte copertura nei residui dati dalla differenza tra lo stanziamento annuale ed il totale effettivamente erogato.

Scopo della legge:

Nel corso degli esercizi finanziari, i pagamenti erogati afferiscono al rimborso agli istituti di credito, delle rate semestrali in scadenza dei mutui contratti dalle regioni Lombardia Emilia Romagna, Veneto e Piemonte per la realizzazione di opere infrastrutturali del sistema idroviario padano-veneto. Nel 2007 per errore lo stanziamento relativo ai piani gestionali 1 e 2 è stato invertito in fase di imputazione ad inizio d'anno.

Anziché riordinare gli stanziamenti l'Ispettorato ha proceduto ad invertire i piani gestionali scambiando le leggi di riferimento, facendo venir meno il criterio degli stanziamenti delle leggi di riferimento lasciando tra l'altro invariata la consistenza dei residui che fanno riferimento agli impegni a suo tempo assunti.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Lo scopo della legge è stato realizzato