

I ritardi nel settore delle infrastrutture sono stati determinati dalla mancanza di risorse, ma anche da un sistema procedurale, autorizzativo, decisionale estremamente farraginoso, disincentivante del capitale privato.

Un capitolo importante dell'azione di Governo è dedicato a questo tema. Sono state introdotte una serie di norme per rendere più efficace e realistica la programmazione, la scelta delle priorità, il meccanismo attraverso il quale i lavori pubblici da realizzare possono essere identificati; sono state semplificate e accelerate diverse procedure anticipando taluni passaggi, mettendo insieme delle fasi; sono state introdotte o enfatizzate delle misure già prese anche dai Governi precedenti per attirare capitale privato. Attraverso norme migliori, da mettere a disposizione del privato e delle pubbliche amministrazioni, è possibile contribuire a recuperare il ritardo infrastrutturale, a fronteggiare più facilmente la recessione e a favorire la costruzione di produttività a livello di sistema. Sul tema generale delle procedure deve essere impegno comune trovare tutti i meccanismi che possano, da una parte, semplificare e, dall'altra, dare stabilità alla normativa in questo campo; più ancora delle risorse, possono le norme, per facilitare i lavori. Le norme, tuttavia, devono essere conoscibili, stabili, affidabili, diversamente, le imprese non sanno su che cosa possono basarsi.

L'altro obiettivo nel campo delle infrastrutture è quello di trovare tutti i progetti che possono partire e che sono bloccati, tutti quei cantieri che non riescono ad andare avanti per problemi procedurali, tutte le risorse allocate e non spese, tutte le decisioni a cui magari manca l'ultima firma, tutti i contenziosi che possono essere sbloccati.

Da questo punto di vista, sono stati riattivati o attivati dal CIPE nel mese di dicembre 2011, oltre 12,5 miliardi di lavori distribuiti su tutto il territorio nazionale. A questo importo si aggiungono, come investimenti - non solo in infrastrutture - nel Sud, circa 3 miliardi, per un ammontare complessivo di risorse sbloccate pari all'equivalente di un 1 punto percentuale di PIL, che naturalmente dovrà essere speso il più velocemente possibile.

Sul tema delle infrastrutture e sui lavori pubblici, che tocca molto il mondo dei trasporti, sarà necessario lavorare anche in un'ottica di migliori standard mondiali, di regole europee, di integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, di valorizzazione della collocazione dell'Italia e delle sue regioni del sud in mezzo al Mediterraneo.

In relazione alla piattaforma logistica c'è il ruolo sempre più importante del mondo dei porti; come accade in altri settori e per altri tipi di infrastrutture, di porti in Italia ce ne sono molti, forse troppi, ma i porti devono essere valorizzati

sia sotto il profilo dei collegamenti, sia sotto i profili dell'autonomia finanziaria, delle attrezzature, del coordinamento. Il tema del rapporto con l'Europa in questi campi è particolarmente importante; l'Italia può giocare un ruolo importantissimo sul fronte dei corridoi e in tutta l'area dell'energia.

Riguardo il capitolo casa, non di responsabilità esclusiva dello Stato centrale, è di notevole importanza il ruolo del Ministero; sono già state dedicate a tale settore cifre importanti, quasi un miliardo di euro, al mondo degli alloggi popolari in collaborazione con le fondazioni dell'*housing* sociale e la Cassa depositi e prestiti. Altre iniziative possono essere prese con altri Ministeri come il tema delle *smart cities*, di tutto ciò che può rendere più vivibile, funzionante ed efficiente gli agglomerati metropolitani dal punto di vista della sanità, della logistica interna, della mobilità delle persone e delle merci e dell'*e-government*.

Dovrà proseguire la realizzazione dei grandi lavori in campo ferroviario, viario, sul fronte di aeroporti e porti, ma, ad esempio, un tema che non deve essere trascurato è la potenzialità che può venire dai fiumi.

Per quanto riguarda la TAV, l'Italia ha impegni europei importanti. Il Governo intende rispettare questi impegni, con una maggiore attenzione al dialogo col territorio.

Il ritardo nei pagamenti della pubblica amministrazione, è uno dei temi più rilevanti su cui il Governo si sta adoperando anche attraverso l'adozione della direttiva europea sui pagamenti.

Riguardo il riordino di ANAS S.p.A., fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e comunque non oltre il termine fissato dalla normativa vigente, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di ANAS. Con riferimento alle concessioni autostradali il Ministero curerà gli aggiornamenti tariffari verificando gli investimenti posti in essere o non realizzati dai concessionari e correlando a tali verifiche l'erogazione dei finanziamenti.

Circa l'importanza dei corridoi transeuropei e delle autostrade del mare, il Consiglio europeo ha ribadito l'importanza dell'Italia su un gran numero di corridoi. Il Governo ha chiesto di estendere anche alle autostrade del mare il trattamento di cofinanziamento europeo, soprattutto per un Paese come l'Italia che è fra quelli, non l'unico, che nel Mediterraneo devono assicurare nuovi collegamenti con tutto il mondo del Nord Africa.

Un tema di notevole importanza è quello della coesione e del riequilibrio infrastrutturali fra le diverse aree territoriali, dell'importanza del Sud, della necessità di non guardare soltanto alle opere completabili, molto spesso più presenti nel Nord e nel Centro che nel Sud perché questo porterebbe a una maggiore disattenzione nei confronti del Sud.

Al trasporto aereo, naturalmente, occorre lavorare. Sono stati, negli anni passati, aggiunti errori ad errori. Oggi vi sono tanti aeroporti, pochissimi di qualità e di dimensione adeguata.

Il Governo attribuisce particolare importanza al “Piano Nazionale di edilizia scolastica” che ha ad oggetto la realizzazione di interventi di ammodernamento e recupero del patrimonio scolastico esistente, anche ai fini della messa in sicurezza degli edifici, e di costruzione e completamento di nuovi edifici scolastici, da realizzare, in un’ottica di razionalizzazione e contenimento delle spese correnti di funzionamento, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti.

2. PROGRAMMAZIONE E MISURAZIONE DEGLI OBIETTIVI - RENDICONTAZIONE SOCIALE

Nell’ambito del quadro programmatico di riferimento sopra illustrato, particolare impegno sarà profuso nella prosecuzione delle azioni per l’ottimizzazione della produttività, l’efficienza e la trasparenza dell’Amministrazione, in attuazione dei decreti legislativi 27 ottobre 2009, n. 150 e 20 dicembre 2009, n. 198.

Nello specifico, le attività del Ministero continueranno ad incentrarsi sul rispetto del ciclo di gestione della performance, cui risulta collegato il “Sistema di misurazione e valutazione della performance” adottato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, registrato alla Corte dei Conti il 20 ottobre 2010, registro n. 9-foglio 335, con il quale, nel capitolo 2 “Ambiti di misurazione e valutazione della performance organizzativa”, sono stati definiti i processi di individuazione, di misurazione e di valutazione degli obiettivi del Ministero.

Come indicato nello stesso “Sistema di misurazione e valutazione della performance”, iniziative specifiche saranno adottate per il rafforzamento delle modalità di rendicontazione sociale, d’intesa con valutatori esterni (stakeholder chiave).

3. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il richiamato quadro di programmazione comunitaria e nazionale e con le missioni del programma di Governo nei comparti di competenza, si confermano, con il presente atto di indirizzo, per l'anno 2013, le priorità politiche già individuate negli anni scorsi, di seguito specificate con le relative aree di intervento aggiornate ed integrate sulla base delle nuove finalità da perseguire alla luce della medesima programmazione, tenendo conto, altresì, dell'esigenza di prosecuzione degli interventi già avviati nelle diverse aree di competenze e delle nuove azioni da intraprendere per il consolidamento e lo sviluppo degli indirizzi di Governo nel settore.

Priorità politica 1 - Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell'attività di rilancio della "Legge Obiettivo" con lo sblocco e lo sviluppo delle grandi opere ed il coinvolgimento nella misura maggiore possibile dei capitali privati, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione, proseguendo, altresì, nelle attività di monitoraggio, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici. Potenziamento delle attività di vigilanza in materia;
3. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa" per l'incremento dell'offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le regioni e gli enti locali. Riqualificazione organica delle città;
4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero;
6. Attuazione delle nuove misure per le opere di interesse strategico di cui all'art. 41 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito nella legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche attraverso una maggiore competizione fra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
2. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale anche alla luce delle nuove norme introdotte con il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216;
3. Sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali con contestuale potenziamento del controllo ministeriale. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;
4. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

Priorità politica 3 - Sicurezza

Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare nella modalità stradale;
2. Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture, nei cantieri ed in particolare negli edifici scolastici pubblici;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

Priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

1. Attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, utilizzo dei sistemi premianti, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione, avvio delle iniziative previste nel Piano triennale per la trasparenza e l'integrità;

2. Ottimizzazione dei costi e dell'efficienza del Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche in attuazione della revisione del CAD;
3. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;
4. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua;
5. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

Corrado Passera

All. 1

*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

RAPPORTO SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO – ARTICOLO 9, COMMA 1 – QUATER DEL D.L. 185/2008

PREMESSA

In questo periodo è in corso la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iniziata con la pubblicazione del D.P.C.M. n. 72 dell'11 febbraio 2014, che porterà per gli esercizi finanziari futuri ad una rivisitazione delle missioni/programmi di alcuni capitoli attinenti anche alle spese di funzionamento con la loro conseguente riallocazione nei diversi centri di responsabilità di questa Amministrazione.

Per completare il quadro di riferimento entro il quale collocare l'attività gestionale, bisogna evidenziare che questa Amministrazione ha subito un rilevante impatto dalle disposizioni normative di contenimento della spesa pubblica che si sono succedute nel corso degli ultimi anni e che hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie assegnate.

Tali riduzioni, intervenute su una struttura che era stata soggetta all'accorpamento di due precedenti ministeri, hanno amplificato nel tempo gli effetti negativi sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione dell'attività istituzionale anche alla luce della riorganizzazione sopra descritta.

Tale situazione di base ed il continuo protrarsi di tagli effettuati negli ultimi anni alla luce dell'esigenza di operare nel settore pubblico una "spending review" ha ulteriormente aggravato il quadro debitorio pregresso relativo alle spese di

funzionamento, la cui ulteriore riduzione operata mette a rischio lo svolgimento delle funzioni.

Nell'anno 2013, il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211 "Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" disciplinava la struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando attuazione alla legge 14 luglio 2008, n. 121 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'art. 1, commi 376 e 377, delle legge 24 dicembre 2007, n. 244".

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 212 "Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" ha disciplinato la riorganizzazione del Gabinetto del Ministro.

Il Ministero è articolato nell'esercizio finanziario 2013 su 5 Centri di Responsabilità: il Gabinetto, il Dipartimento per le infrastrutture gli affari generali ed il personale, il Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Comando Generale delle Capitanerie di porto.

Dal punto di vista della struttura, con il decreto ministeriale n. 167/2011 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale ed i relativi compiti ad essi demandati.

La struttura del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale era articolata a livello centrale in 9 direzioni generali funzionalmente dipendenti dal Dipartimento e a livello periferico, in 9 provveditorati interregionali

alle opere pubbliche. Una delle direzioni dipendenti dal Dipartimento è la Direzione Generale del personale e degli affari generali, articolata in 3 sedi a livello centrale, alla quale è stata affidata la gestione unificata dei capitoli per le spese di funzionamento anche per l'esercizio finanziario 2013.

La struttura del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici era articolata, a livello centrale, in 9 direzioni generali e, a livello periferico, in 5 Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento, le quali dirigono e coordinano le attività di 112 uffici periferici di cui:

- 88 U.M.C. - Uffici della Motorizzazione Civile
- 12 C.P.A. - Centri Prova Autoveicoli
- 7 U.S.T.I.F. - Uffici Speciali per i Trasporti a Impianti Fissi
- 5 Uffici di Coordinamento delle sedi non dirigenziali

Nell'assetto organizzativo del Ministero è, inoltre, incardinato il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 4 del D.P.R. n. 211/08, il Comando Generale delle Capitanerie di porto dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, di cui all'articolo 7 dello stesso Regolamento, sulla base delle direttive e degli indirizzi del Ministro.

Hanno operato, altresì, presso il Ministero:

- la Struttura Tecnica di Missione di cui all'articolo 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163 e riorganizzata con il D.M. n.78 del 1/3/12;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici;
- l'Ufficio per la regolazione dei

servizi ferroviari, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE;

- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;

- nel corso del 2012 è stata abolita la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica le cui competenze sono confluite nel Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, mentre il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che avrebbe dovuto subire la stessa sorte ha avuto una proroga fino al 30 giugno 2013.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. QUADRO DI RIFERIMENTO

In via preliminare si osserva che i tagli degli stanziamenti di bilancio sui capitoli appartenenti alla categoria dei consumi intermedi, disposti negli ultimi esercizi finanziari sia da legge di bilancio che a seguito di ulteriori disposizioni normative e da relativi accantonamenti, diventano sempre più consistenti ed impediscono quindi di ricorrere, se non in misura ridotta, all'utilizzo di strumenti di flessibilità e di programmazione. In particolare, l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse, che vengono assegnate in diversi momenti dell'esercizio finanziario su alcuni capitoli alimentati da riassegnazioni in corso d'anno e spesso a chiusura dell'esercizio finanziario, nonché i ripetuti tagli lineari che il Ministero

dell'Economia e delle Finanze applica in diversi momenti dell'anno, comportano la necessità di rimodulare continuamente una programmazione contabile di partenza (crono programmi) con ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici, sia della sede centrale che di quella periferica, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti legislativamente previsti.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con meri tagli lineari, è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali che questa Amministrazione avrebbe dovuto affrontare.

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

Si è cercato, pertanto, negli ultimi anni di focalizzare l'attenzione sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti, la rapidità delle procedure di approvvigionamento pubblico e la riduzione dei costi, mantenendo l'efficacia e l'efficienza del Ministero nello svolgimento dei propri compiti istituzionali assegnati.

Per quanto riguarda la procedura di acquisto dei beni di facile consumo, vengono utilizzate le convenzioni CONSIP, nonché il mercato elettronico CONSIP per acquisti di beni e servizi sotto la soglia stabilita dalla normativa (decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare

art. 125 recante le modalità di acquisizione dei lavori, servizi e forniture in economia; D.P.R. n. 207 del 5/10/2010 Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture», in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»; legge 24/12/12 n.228 recante “disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013); legge 24/12/2012 n. 229, recante l’ approvazione del “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013/2015”.

Per quanto riguarda le modalità di gestione, viene utilizzato come d’altronde avviene per le altre Amministrazioni centrali dello Stato, il sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGE). Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici nonché di produrre direttamente i documenti contabili.

Inoltre, le strutture periferiche dell’Amministrazione - Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche e gli Uffici della Motorizzazione- hanno iniziato ad utilizzare, a partire solo dall’esercizio finanziario 2012, il sistema SICOGE.

Una specifica posizione debitoria da segnalare per l'esercizio finanziario 2013, e rientrante tra le spese assegnate per tipologia e per competenza alle Capitanerie di Porto, è quella riferita ai debiti contratti nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., la quale assicura servizi radioelettrici inerenti la sicurezza della navigazione marittima, nonché quelli inerenti il sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System).

Tali attività, in virtù del carattere di pubblico servizio, hanno caratteristica di obbligatorietà in attuazione della normativa internazionale (regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, dell'allegato alla Convenzione SOLAS 1974/83, ratificata e resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313), ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Tale situazione è di estrema criticità, in quanto il debito che si forma sul capitolo 2200/01, da cui sono tratte le risorse finanziarie finalizzate ad onorare il contratto scaduto il 31 dicembre 2008 e prorogato in via tecnica con la società Telecom Italia S.p.A., non solo risulta essere di importo significativo ma aumenta di anno in anno a parità di costi del servizio, in conseguenza dei tagli operati sul bilancio dalle ripetute manovre di contenimento della spesa. Ne è la riprova che solo l'accesso al Fondo di cui all'articolo 1, comma 50 della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, " Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006) " ha permesso di azzerare il debito fino al 31 dicembre 2012.

Al riguardo, lo stanziamento insufficiente ha comportato che la gara espletata per l'affidamento dei servizi in discorso nel biennio 2009/2010 sia andata deserta; ciò ha provocato l'attuale anomala situazione nella quale la società Telecom Italia S.p.A. continua ad effettuare le attività connesse alla sicurezza della navigazione, obbligatorie per legge, in assenza di uno strumento contrattuale.

A seguito di proposte la Corte dei Conti ha rilevato l'esigenza "nell'ipotesi in cui non risulti praticabile l'internalizzazione del servizio, di procedere

all'espletamento di una nuova gara", attività, tuttavia, impossibile con le risorse attualmente disponibili.

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche appartenenti a questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati su tutto il territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza e la cui riorganizzazione finalizzata ad un piano rientro risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di inficiare il servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata.

Nell'esercizio finanziario 2013, grazie dalla disponibilità di fondi assegnata dal Ministero dell'economia e delle Finanze con DMT n. 40124 del 2013, si è riusciti a ripianare buona parte delle situazioni debitorie segnalate negli appositi prospetti al citato Ministero aventi però quale limite temporale il 31.12.2012.

Al riguardo, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.

Spese postali

La gestione di tutta la corrispondenza cartacea di questa Amministrazione, centrale e periferica, è affidata a Poste Italiane attraverso un servizio di affrancatura e consegna di buste e/o pacchi, servizio telegrammi, servizio pick up.

Questa moltitudine di servizi e fruitori ha comportato l'accensione di tanti conti contrattuali e di credito. La complessità di gestione contabile di tali servizi, unitamente agli insufficienti stanziamenti di bilancio ha favorito l'accumularsi di debiti nei confronti di Poste Italiane.

Già dall'esercizio finanziario 2013 questa Amministrazione ha avviato un lavoro di ricognizione contabile atto a rilevare l'effettiva entità di esposizione debitoria nei confronti di Poste italiane. Il lavoro ha permesso di isolare gli atti contabili di propria competenza e di avviare un complesso lavoro di ricerca e di analisi dei documenti contabili.

Si premette che gli attuali stanziamenti di bilancio sono del tutto insufficienti per soddisfare il fabbisogno dell'Amministrazione. Quindi per evitare in futuro l'accumularsi di nuovi debiti, si rende necessario da un lato incrementare annualmente la disponibilità finanziaria dei capitoli di bilancio dedicati alle spese postali, dall'altro ridurre il fabbisogno. A tal riguardo, la Direzione generale del personale e degli affari generali si sta adoperando attraverso le seguenti iniziative innovative, sinteticamente descritte:

1. Dematerializzazione dei flussi documentali a partire dalla Direzione generale degli affari generali e del personale: l'utilizzo massivo della firma digitale e posta elettronica certificata, esteso a tutta l'Amministrazione, consentirà di abbattere notevolmente i costi di spedizione. Il processo è stato avviato, ma risultati significativi saranno visibili nei prossimi anni.
2. Semplificazione della gestione contabile attraverso una razionalizzazione dei conti contrattuali e di credito, coerenti con il recente assetto organizzativo.
3. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ora possibile.

Esercizio mezzi di trasporto.

Nella fattispecie la situazione debitoria si riferisce esclusivamente alle strutture periferiche dell'Amministrazione. Le stesse, infatti, operano sul piano amministrativo in totale autonomia mentre sul piano contabile gestiscono i fondi assegnati dalla sede centrale.

In collaborazione con i Capi Dipartimento è stato, pertanto, effettuato un censimento completo di tutto il parco auto (proprietà e noleggio) comprendente anche i mezzi a servizio operativo e di Polizia Stradale ed avviato un processo di revisione del fabbisogno, che ha portato ad una prima dismissione dei mezzi più vetusti.

Sulla base del censimento fatto verrà effettuata centralmente una razionalizzazione del fabbisogno con conseguente riduzione della spesa.

Canoni e fornitura beni mobili

Per quanto riguarda la fornitura di materiale di facile consumo per le sedi Centrali di questa Amministrazione, la fornitura di beni mobili nonché tutti i contratti relativi alle utenze occorre far presente che nel corso degli anni gli stanziamenti sui pertinenti capitoli di spesa hanno subito notevoli contrazioni, mentre le tariffe relative alle utenze sono aumentate (AMA - GAS - ENERGIA ELETTRICA - ACEA). Tale aumento dei costi ha generato una situazione debitoria rilevante, tenuto conto dell'attività trasversale della Direzione Generale del Personale nei confronti del personale allocato nelle sedi principali di questa Amministrazione (Via Nomentana ex LL.PP. - Via Caracci ex Min. Trasporti - Via