

2.3 Dettagli maggiori circa il rispetto delle norme di contenimento della spesa, di riduzione delle dotazioni organiche e adozione dei parametri Consip da parte delle Autorità portuali

Le Autorità portuali, sulle quali viene svolta l'attività di vigilanza di natura amministrativo-contabile, che si esercita non solo sui bilanci (quindi sulla spesa preventiva ed effettiva), ma anche sulla dotazione organica del personale (articolo 12 della legge istitutiva 28 gennaio 1994, n.84), sono enti pubblici non economici dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge istitutiva del 28 gennaio 1994, n. 84. Detta legge ha stabilito la struttura organizzativa, nonché le funzioni di tali enti che, in quanto dotati di personalità giuridica di diritto pubblico, operano secondo i principi cui sono tenute tutte le Pubbliche Amministrazioni, ovvero trasparenza, efficacia, efficienza ed economicità. In tal senso lo "statuto" di tali Enti è rappresentato dalla stessa legge n. 84/94 ed è ovviamente uguale per tutte le Autorità portuali.

Si fa presente che non sono stati effettuati interventi di riordino (in questo caso possibili solo tramite legge), in quanto il disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale non ha completato il suo iter parlamentare a seguito della chiusura anticipata delle Camere.

Le Autorità portuali sono inserite nel conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche e pertanto sono destinatarie delle seguenti disposizioni di riduzione delle spese di funzionamento:

- legge n. 122/2010 – articolo 6, commi 3, 7, 8, 9, 12, 13, 14 (riduzione emolumenti organi di amministrazione e controllo, spese studi e consulenze, relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza, missioni, attività di formazione, acquisto manutenzione, noleggio autovetture, sponsorizzazioni);
- legge n. 135/2012 – articolo 1, comma 7 (adozione per fornitura di beni e servizi di parametri di qualità e di prezzo rapportati a quelli messi a disposizione delle pubbliche amministrazioni dalla CONSIP Spa) e articolo 8, comma 3 (riduzione spese per consumi intermedi).

Sul rispetto dei suddetti limiti di spesa è esercitato specifico controllo da parte di questa Amministrazione che approva i bilanci di previsione e consuntivi di tali Enti.

Il Ministero dirama ogni anno un'apposita circolare al riguardo, richiamando una per una le disposizioni cui le stesse devono attenersi ed invitandole a volerne assicurare il rispetto (in particolare, nel corso del 2012, con riferimento alla redazione dei bilanci 2013, sono state emesse le note prot. n. M_IT/PORTI/11629 in data 12 settembre 2012, prot. n. M_IT/PORTI/13500 in data 19 ottobre 2012 e da ultimo la nota prot. n. M_IT/PORTI/683 in data 17 gennaio 2013). Conseguentemente, in sede di verifica sugli atti di bilancio, con il supporto anche del Collegio dei revisori dei Conti di ciascuna autorità portuale, il Ministero provvede a controllare minuziosamente il rispetto delle disposizioni in argomento.

Per quanto concerne i parametri Consip, si è provveduto a dare istruzioni alle autorità portuali perché si adeguino al rispetto di quanto prescritto anche per esse dalla norma. Le conseguenti verifiche sull'applicazione della normativa in questione sono in corso ed i relativi esiti potranno essere debitamente esposti una volta raccolti tutti gli elementi informativi del caso.

Per quanto riguarda la riduzione delle dotazioni organiche in attuazione alle disposizioni di cui all'art. 2, del D.L. n. 95/12 convertito nella legge n. 135/2012 si rappresenta che la legge istitutiva delle Autorità portuali prevede che al rapporto di lavoro del personale dipendente non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975 n.70 e al decreto legislativo 31 marzo 2001, n.165 (articolo 6, comma, 2

della legge 84/94); il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile e dalle leggi sul rapporto di lavoro subordinato nell'impresa (articolo 10, comma 6 della legge 84/94), ed è regolato da C.C.N.L., sulla base di criteri generali stabiliti con decreto dell'allora Ministro dei trasporti e della navigazione 7 ottobre 1996 che devono tener conto anche della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio. Tali contratti non rientrano tra quelli stipulati dall'ARAN quale parte datoriale, ma sono stipulati dall'associazione rappresentativa delle Autorità portuali (Assoport) per la parte datoriale e dalle OO.SS. nazionali maggiormente rappresentative del personale di detti Enti per la parte sindacale. Ogni Autorità portuale provvede all'applicazione del C.C.N.L. con specifico atto, al fine di assicurare per l'intero periodo di validità contrattuale la copertura dei costi complessivi dei trattamenti economici, ivi compresi quelli derivanti dalla contrattazione aziendale.

Tale specificità si evidenzia anche per altri aspetti che riguardano l'instaurazione e la gestione del rapporto di lavoro come, ad esempio, l'assenza del requisito della stabilità d'impiego. Il CCNL, all'articolo 4, stabilisce, infatti, che nella parte normativa del contratto individuale, sia espressamente indicata la possibilità di risolvere il rapporto di lavoro in attuazione della legge n. 604/66 e successive modificazioni (per tale motivo l'Inps a seguito di specifico quesito con il messaggio n. 017933 del 19/09/2011 ha previsto che gravi sulle Autorità portuali il contributo contro la disoccupazione involontaria; in tal senso ponendo su un diverso piano il lavoratore dell'Autorità portuale rispetto a quello delle altre Pubbliche Amministrazioni per il quale è garantito, in linea generale, il requisito della stabilità d'impiego).

In ragione di tale peculiarità, è stato formulato specifico quesito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica, in merito all'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto legge n. 95 del 2012 che prevede una riduzione delle dotazioni organiche del personale delle pubbliche amministrazioni nella misura del 20% per gli uffici dirigenziali di livello generale e una riduzione delle dotazioni organiche del personale non dirigenziale apportando una riduzione non inferiore del 10% della spesa complessiva relativa al numero dei posti di organico di tale personale. Il Dipartimento ha rappresentato che tali misure, anche in relazione alla terminologia utilizzata dalla norma per individuare le dotazioni organiche delle categorie di personale interessato, sono rivolte agli enti pubblici non economici, rientranti nell'ambito delle amministrazioni centrali, che sono tenuti ad applicare il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Tale interpretazione si desume anche dai richiami al predetto decreto legislativo contenuti nei vari commi dello stesso articolo.

Ha quindi ritenuto che, in base al quadro normativo di riferimento e tenuto conto delle modalità di finanziamento delle Autorità portuali nonché della natura privatistica del rapporto di lavoro dei dipendenti delle stesse, detti enti, pur rientrando tra gli enti pubblici non economici, non siano direttamente destinatari dell'articolo 2 del D.L. n. 95/2012, che viene ad assumere il contenuto di norma di indirizzo in coerenza con le disposizioni generali di riduzione e contenimento della spesa introdotte dalla normativa stessa.

2.4 Adeguatezza delle risorse derivanti dalla riconosciuta maggiore autonomia finanziaria in applicazione dell'articolo 14 del dl 83/2012 alle effettive esigenze infrastrutturali di competenza delle Autorità Portuali. Stato di attuazione della disciplina prevista dall'articolo 14 e istituzione del Fondo

Per quanto attiene alle risorse derivanti dalle previsioni normative di cui all'articolo 14 del decreto-legge n. 83/2012 (autonomia finanziaria delle autorità portuali), non può non rilevarsi l'inadeguatezza rispetto alle esigenze di infrastrutturazione dei porti nazionali, atteso che la disposizione in esame prevede un'aliquota molto modesta (1%) e pone poi un "tetto" di complessivi 70 milioni di euro per l'insieme dei porti nazionali. Se si considera che, negli anni dal 2000 al 2006, tra programmi ordinari e programmi straordinari per il finanziamento delle opere marittime, sono stati mediamente stanziati circa 400 milioni di euro annui, si può ben comprendere come la norma, pur affermando un principio di fondamentale importanza al riguardo, non sembra tale da poter imprimere una svolta alle attività di infrastrutturazione dei porti italiani e di conseguire l'obiettivo di colmare il gap che li separa dalle realtà portuali di altri Paesi concorrenti.

Per l'attuazione della disposizione in argomento, si attendono i dati sull'IVA generata dai porti, che il MEF è tenuto a fornire in via esclusiva (ed ufficialmente attendibile) entro il mese di aprile, per poter dar corso al relativo provvedimento.

2.5 Stato attuale dell'iter normativo della "riforma dei porti": considerazioni e valutazioni in riferimento agli aspetti innovativi e modificativi apportati alla vigente disciplina (legge 84/94) dal progetto di legge di riforma della legislazione in materia portuale (AC 5453)

L'iter normativo del disegno di legge di revisione dell'ordinamento portuale, com'è noto, dopo l'approvazione del Senato, non ha potuto vedere la luce a causa della brusca interruzione anticipata della Legislatura. Il testo all'esame del Parlamento introduceva alcuni elementi di novità (soprattutto in materia di definizione delle competenze sui porti, anche alla luce della normativa di revisione del Titolo V della Costituzione e di semplificazione amministrativa), che avrebbero potuto senz'altro giovare alla loro efficienza. Va, peraltro, detto, che il processo di riforma potrebbe contenere elementi di ancora più spinta innovazione, in relazione all'esperienza acquisita nei quasi vent'anni ormai della sua applicazione.

3. Trasporto Pubblico Locale

3.1 Trasferimento alle Regioni delle funzioni statali in materia di TPL (ex decreto legislativo 422/97):

In merito allo stato di attuazione delle procedure di trasferimento della proprietà delle società "ex gestioni commissariali governative", si rappresenta che, ad inizio 2012, nonostante i ripetuti solleciti formulati da questa amministrazione alle regioni competenti, risultavano ancora di proprietà di questo dicastero le Ferrovie della Calabria s.r.l., le Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. e le Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l..

Delle tre società di capitale richiamate, Ferrovie della Calabria s.r.l. e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. versavano in uno stato di grave difficoltà finanziaria a causa della rilevante entità dei crediti non riscossi vantati nei confronti delle Regioni che ne avrebbero dovuto acquisire la proprietà. In particolare, Ferrovie della Calabria s.r.l. riportava in bilancio, al 31 dicembre 2011, crediti nei confronti della Regione Calabria per circa 80 Milioni di euro e Ferrovie del Sud Est e servizi

automobilistici s.r.l, alla stessa data, vantava crediti nei confronti della Regione Puglia per circa 120 Meuro.

Il protrarsi della situazione di stallo creatasi a causa del rifiuto della regioni competenti ad acquisire la proprietà sociale, ha presumibilmente aggravato ulteriormente la criticità finanziaria delle due società generando il rischio di una situazione di insolvenza conclamata con effetti sociali ed economici diretti ed indiretti traumatici.

In merito è opportuno segnalare che:

- Ferrovie della Calabria s.r.l e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici hanno rispettivamente un organico di circa 900 e 1500 unità;

- l'eventuale irregolarità o blocco dei servizi eserciti dalle stesse provocherebbe gravi disagi sia all'utenza calabrese che pugliese (si pensi ad esempio che Ferrovie della Calabria s.r.l esercisce circa il 40% del complesso dei servizi di T.P.L. e ferroviari regionali della regione Calabria);

- l'eventuale stato di insolvenza conclamata delle due società produrrebbe effetti negativi per le due aziende di trasporto, nonché per il relativo indotto, sia in termini di "commesse" correnti che in termini di crediti non riscossi, con conseguenze traumatiche per lo più sull'economia pugliese e calabrese.

In considerazione dello scenario descritto, l'articolo 16 del Decreto Legge n. 83/2012, convertito con la legge n. 134/2012, al fine di "incentivare le Regioni competenti ad acquisire la proprietà sociale delle aziende in parola nonché di garantire gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione delle stesse, ha autorizzato la spesa di 40 milioni di euro, "a condizione che entro novanta giorni dalla entrata in vigore della legge di conversione ..." fossero sottoscritti con le regioni interessate i relativi accordi per il trasferimento della proprietà entro il 31 dicembre 2012 .

Inoltre, il provvedimento legislativo ha consentito alle Regioni interessate, una volta attuato il trasferimento della proprietà sociale, di regolare le partite debitorie con le società di cui trattasi, utilizzando, entro il limite di 100 Milioni di euro per ciascuna regione, le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ad esse assegnate. A seguito dell'entrata in vigore della disposizione legislativa di cui sopra, questa Amministrazione ha attivato con sollecitudine tutte le procedure necessarie per attuarla.

L'attività si è conclusa con esito positivo per quanto attiene al trasferimento della proprietà sociale di Ferrovie della Calabria s.r.l., per la quale era già in corso un piano di efficientamento e razionalizzazione che ha ridotto il fabbisogno di esercizio in due anni di 12 Milioni di euro (fabbisogno 2010: 65 Milioni di euro - fabbisogno 2012: 53 Milioni di euro). Infatti, in data 8 novembre 2012 è stato stipulato un accordo di programma tra questo Ministero e la Regione Calabria, e in data 21 dicembre 2012, (con atto del Notaio Marinaro) in Roma, la proprietà sociale è stata acquisita dalla stessa Regione.

A seguito del trasferimento, la società ha potuto regolarizzare le proprie attività ordinarie e contestualmente attivare con i propri creditori le procedure per la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito, ai sensi degli articoli 182 bis e ter della legge fallimentare. Tale piano è diretto sostanzialmente a predisporre un programma dei pagamenti che esclude il riconoscimento di interessi e prevede contestualmente il pagamento della quota capitale con le seguenti modalità: il 25% immediatamente; il 15% entro giugno 2013; il saldo al momento in cui la Regione erogherà alla società le risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo dedicate alla copertura dei debiti e comunque non oltre 18 mesi dal dicembre 2012.

Inoltre, come previsto dall'accordo dell'8 novembre 2012, al fine di procedere ad un definitivo risanamento finanziario:

- la società sta per affidare, mediante procedura concorsuale, a soggetti esperti in ristrutturazioni aziendali, la predisposizione di un piano di impresa che migliori gli effetti dell'efficientamento e della razionalizzazione già prodottisi nell'ultimo biennio;

- la regione, nel suo nuovo ruolo di socio unico, conferirà alla società tutti i beni del "patrimonio disponibile" trasferibile dallo Stato ai sensi dell'articolo 8 del d.lgs 422/97.

Al contrario, la procedura di trasferimento non si è conclusa positivamente per Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilisti in quanto la regione Puglia, manifestando perplessità sulla situazione finanziaria della stessa azienda, si è nuovamente rifiutata di acquisire la proprietà sociale. Per tale ultima società permangono, quindi, i rischi conseguenti ad una possibile situazione conclamata di insolvenza. In particolare, in applicazione dell'articolo 16, comma 4 del decreto legge 83/2012, si è sollecitata nuovamente la Regione Puglia affinché procedesse all'acquisizione della proprietà della Società di cui trattasi. L'ente regionale, nel ritenere possibile tale trasferimento, previa definizione bonaria del contenzioso in corso avente ad oggetto il riconoscimento dei rilevanti crediti vantati dalla stessa Società a titolo di corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario eserciti, reputava necessario procedere preliminarmente ad una "due diligence" per effettuare una dettagliata ricognizione delle situazioni debitorie e creditorie della società.

Attivata la "due diligence" in argomento, la Regione ha lamentato più volte uno scarso atteggiamento collaborativo delle strutture societarie nel fornire la documentazione aziendale necessaria per completare l'attività ricognitiva. La società ha replicato ai rilievi regionali evidenziando, tra l'altro, che alcuni dati richiesti possono pregiudicare l'esito del contenzioso pendente innanzi al Consiglio di Stato contro lo stesso ente territoriale nonché l'eventuale definizione bonaria dello stesso. L'Avvocatura dello Stato, interessata da questa Amministrazione, prescindendo dalla non condivisione del mandato conferito alla Regione per la "due diligence", laddove lo stesso fosse potenzialmente suscettibile di "sconfinare" in accertamenti e verifiche diretti a far acquisire alla Regione un quadro informativo concernente dati ed elementi notiziari su cui si fondano le pretese economiche oggetto del contenzioso, riteneva, con nota del 7 novembre 2011, che "allo stato attuale" non si potesse procedere alla definizione bonaria del contenzioso in corso con la contestuale rinuncia da parte della società, al giudizio d'appello.

I termini procedurali sanciti dal più volte richiamato articolo 16 comma 4 sono, pertanto, giunti a scadenza senza che gli elementi ritenuti necessari dalla regione per stipulare il prescritto accordo si siano sostanziati.

Per quanto attiene invece alle modalità di esercizio delle funzioni di monitoraggio inerenti le funzioni ed i compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle regioni in materia di servizi ferroviari regionali, è opportuno evidenziare che la scrivente, in carenza delle necessarie risorse umane e strumentali, per procedere al monitoraggio di cui trattasi opera generalmente acquisendo ed elaborando i dati richiesti ai c.d. "Comitati di monitoraggio" istituiti, presso ciascuna Regione, in applicazione degli accordi di programma stipulati ai sensi dei richiamati articoli 8 e 9 del d.lgs 422/97.

I Comitati in parola sono composti da rappresentanti della regione interessata, del MEF e del MIT e hanno il compito di acquisire dati inerenti:

a) l'andamento del fabbisogno di esercizio in relazione alla quantità ed alla tipologia dei servizi effettuati dalle aziende ferroviarie ex concessionarie o ex gestioni commissariali governative;

b) il completamento delle procedure trasferimento dei beni, nella disponibilità delle aziende ferroviarie esercenti i servizi ex articolo 8 del d.lgs 422/97, dal demanio e dal patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato al demanio ed al patrimonio disponibile ed indisponibile delle Regioni;

c) il progressivo avanzamento dei lavori e delle forniture previsti dagli accordi di programma ex articolo 15 del d.lgs 422/97 per il potenziamento e ammodernamento delle ferrovie secondarie.

L'attività di cui al punto a) si è sostanzialmente conclusa nell'anno 2012 in quanto, in tale anno, sono stati acquisiti tutti gli elementi per definire il fabbisogno ammissibile delle aziende ferroviarie di cui trattasi a tutto il 31 dicembre 2007. Da tale data, infatti, in applicazione della legge finanziaria 2008 (legge 244/2007) non sono più ammessi trasferimenti dallo Stato alle regioni a Statuto ordinario per questa finalità. In particolare, nel 2012 si è proceduto a quantificare tale fabbisogno per il periodo 2003 – 2007 tenendo conto dei costi e dei ricavi caratteristici delle singole aziende e dei limiti di adeguamento alla sola inflazione di settore. La quantificazione, formalizzata con specifico D.P.C.M., è stata pari a circa 90 Milioni di euro. Tale importo è stato riconosciuto nei limiti delle risorse disponibili, impegnate al 2007, pari a circa 58 Meuro (mediante il criterio di una riduzione percentuale).

E' opportuno segnalare che l'attività dei comitati, conclusasi con l'esame dei dati delle aziende a tutto il 2007, potrebbe essere di valido supporto (non comportando costi aggiuntivi) per l'Osservatorio sulle politiche del T.P.L. istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 300 della stessa legge 244/2007.

Le attività di cui ai punti b) e c) proseguiranno sino ad esaurimento delle procedure di trasferimento dei beni e sino al completamento dei programmi di ammodernamento e potenziamento in corso.

In merito all'attuazione dell'articolo 16, comma 5 del decreto legge n. 83/2012, si fa presente quanto segue.

Le disposizioni in argomento hanno previsto interventi al fine di risolvere le criticità finanziarie delle società esercenti servizi ferroviari di competenza della regione Campania assegnando risorse per la copertura dei relativi debiti subordinatamente alla predisposizione ed approvazione da parte del Ministero, previa istituzione di apposito tavolo tecnico ed entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legge in questione, del piano di rientro del disavanzo e del piano dei pagamenti delle società predette.

La nomina del Commissario ad acta cui compete, secondo le disposizioni in argomento, la ricognizione della consistenza dei debiti e crediti delle aziende in questione e la presentazione dei richiamati piani, è avvenuta con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze solo in data 9 novembre 2012. Successivamente, con decreto del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 47 dell'11 febbraio 2013, si è provveduto alla costituzione del tavolo tecnico finalizzato alla verifica della documentazione, la cui attivazione potrà peraltro avvenire allorquando la struttura commissariale incaricata avrà trasmesso i piani da esaminare.

Considerata l'urgenza di procedere al completamento delle procedure previste dall'art. 16 in questione, questa Amministrazione, con nota n. 1111 del 15 febbraio u.s., ha chiesto alla struttura commissariale di procedere con la massima sollecitudine consentita agli adempimenti di competenza al fine di poter individuare al più presto la data della prima riunione istruttoria del tavolo tecnico.

Per quanto riguarda invece il monitoraggio delle risorse rinvenienti sui conti di tesoreria, intestati a questo Ministero e vincolati a favore delle singole regioni interessate per assicurare la copertura degli accordi di programma con le stesse

stipulati, è opportuno premettere che l'amministrazione procede agli svincoli dai conti in parola previa verifica della coerenza delle forniture e dei lavori "già pagati" dalle Regioni con i lavori e le forniture che le stesse Regioni si sono impegnate a realizzare con i singoli accordi di programma sottoscritti.

In particolare per quanto attiene agli svincoli delle risorse destinate agli interventi inerenti il potenziamento e il risanamento delle ferrovie secondarie, a seguito di relativa richiesta documentata da parte delle Regioni interessate alla data del 31/12/2012, sono stati disposti pagamenti per un importo totale pari a € 225.977.593,65 di cui euro 35.593.371,96 sono relativi alle rate di mutuo accesi dalle regioni Piemonte, Toscana, Campania e Veneto.

Altresì per le Regioni Puglia, Toscana e Veneto è stata attivata un istruttoria finalizzata alla stesura di un Accordo integrativo all'Accordo di Programma sottoscritto ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs 422/97, utilizzando le risorse finanziarie derivanti dal risparmio sugli oneri finanziari a seguito del mancato ricorso al mercato finanziario. Per le Regioni Toscana e Veneto, a seguito di verifica congiunta presso questa Amministrazione, è stata accertata una maggiore disponibilità di:

- circa 3 milioni di euro per la Regione Toscana;
- circa 4 milioni di euro per la Regione Veneto.

In data 19/07/2012 è stato sottoscritto un Accordo integrativo (all'accordo di programma sottoscritto ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n. 422/97) tra il MIT e la Regione Emilia Romagna per il trasferimento delle competenze connesse agli adempimenti riguardanti il programma ex lege 910/86, registrato dai competenti organi di controllo in data 6/11/2012 al reg. N. 14, foglio N. 251.

Particolare attenzione è posta agli interventi previsti nell'Accordo di programma con la Regione di cui sopra, oggetto di finanziamento ex lege 211/92, in quanto, per tali interventi, le eventuali richieste di "variante" proposte dall'ente regionale, oltre ad essere oggetto di una istruttoria e di un successivo decreto Ministeriale di "rimodulazione", sono sottoposte alla prescritta deliberazione del CIPE.

E' opportuno segnalare, come già fatto in occasione delle precedenti relazioni, che la procedura introdotta dall' articolo 1 comma 5 della legge 166/02 di erogazione delle risorse impegnate per ogni singolo accordo di programma su conti di tesoreria infruttiferi intestati a questa Amministrazione e vincolati a favore degli enti territoriali interessati, oltre a consentire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse stanziato sotto forma di limiti di impegno (in quanto in molti casi non si è reso necessario ricorrere, o ricorre immediatamente, al mercato finanziario con il conseguente accollo di oneri finanziari) ha evitato il prodursi della sempre più frequente criticità del c.d. "ritardo nei pagamenti".

L'Amministrazione, inoltre, verifica costantemente che i versamenti sui conti di tesoreria ad essa intestata siano regolarmente effettuati soprattutto se tali erogazioni sono connesse ai c.d "ruoli di spesa fissa". In merito, a titolo puramente esemplificativo, si segnala che, nel 2012, la scrivente ha provveduto a comunicare al MEF ed alla Banca d'Italia anomalie inerenti i versamenti sui propri conti vincolati a favore della Regione Abruzzo e della Regione Calabria.

3.2 Fondo per il trasporto pubblico locale

Per quanto riguarda le attività mirate alla definizione dei criteri e delle modalità di riparto del fondo di cui all'art. 16 bis del dl 95/2012, come modificato dall'art. 1 comma 301 della legge di stabilità 2013, si precisa che questa attività è stata oggetto

di uno specifico obiettivo affidato al Dipartimento con la Direttiva del Ministro per il 2012, e cioè:

Obiettivo strategico: “Miglioramento del servizio di trasporto”

Obiettivo operativo: Trasferimento alle regioni ed agli enti locali di risorse finanziarie per investimenti per il trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, ha istituito il “Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico”. Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del MEF ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 Miliardi di euro. A decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. di cui sopra, sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedevano risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

L'articolo 16 bis, al comma 3, ha previsto che i criteri di ripartizione del fondo siano definiti da un D.P.C.M. su proposta del MIT di concerto con il MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs 28 agosto 1997 n. 281. È stato, pertanto, predisposto uno schema di D.P.C.M. che, concertato con il MEF, è stato inviato alla Conferenza Unificata. Quest'ultima, in data 7 febbraio 2013, ha espresso, a seguito di alcune modifiche richieste dalle regioni, l'intesa. In data 11 marzo 2013, il D.P.C.M. in argomento è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri ed è stato sottoposto agli organi di controllo.

È stato altresì emanato il decreto ministeriale MEF di concerto con il MIT di riparto alle regioni dell'accordo pari al 60% del fondo ed è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013. A seguito della predetta pubblicazione, è stato sottoscritto, in data 4 marzo 2013 dalla Direzione generale del trasporto pubblico locale il decreto d'impegno dei fondi da erogare alle regioni a titolo di anticipazione, attualmente sottoposto al vaglio degli organi di controllo.

L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato DPCM.

L'attività istruttoria svolta ha dovuto tener conto delle esperienze passate relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi. Si è quindi posta particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni indipendentemente dallo stato in cui versa in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungono gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi posti, mediante l'applicazione di “penalità” più rilevanti, produca effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali dovrà consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento di tali obiettivi sarà verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata," l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del load factor.

- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi," l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del DPCM in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto.

La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio.

- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il paese sta attraversando.

- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

La differenza rispetto al previgente sistema di riparto delle risorse si può sintetizzare nel fatto che nel Fondo confluiscano non solo le risorse precedentemente stanziare sui capitoli 2817 e 7547 del MEF bensì anche tutte le risorse destinate al settore mediante compartecipazione fiscale (ad eccezione del cosiddetto Fondo perequativo IRAP per il quale le regioni hanno negato il vincolo di destinazione). In sostanza, la nuova ripartizione è relativa a risorse complessivamente pari a 5 miliardi di Euro non vincolate alle singole finalità indicate dalle varie leggi di finanziamento originarie e sedimentatesi nel tempo per finanziare il settore. Le risorse del Fondo, in applicazione dell'articolo 16 bis, saranno ripartite tenendo conto non di tali singole finalità ma complessivamente del raggiungimento, mediante la riprogrammazione dei servizi, degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione fissati.

In merito al processo di costituzione dell'Osservatorio sul TPL, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, legge finanziaria 244/2008 si informa che con decreto interministeriale Infrastrutture e Trasporti – Economia e Finanze – Rapporti con le Regioni, n. 325 del 25/11/2011 è stata fissata la composizione, le modalità di funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio medesimo. Ha costituito anche uno specifico obiettivo affidato al Dipartimento con la Direttiva del Ministro per il 2012, e cioè:

Obiettivo strategico: “Miglioramento del servizio di trasporto”

Obiettivo operativo: Attivazione e funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale

Nel primo semestre dell'anno 2012 si è provveduto all'insediamento ed al concreto avvio delle attività dell'Osservatorio stesso. Tali attività si sono potute avviare a seguito della registrazione (intervenuta nel dicembre 2011) del richiamato Decreto interministeriale 15 novembre 2011. A seguito del ricevimento delle designazioni delle diverse amministrazioni interessate è stata quindi effettuata la costituzione del comitato di cui all'art. 3 del richiamato decreto interministeriale (DM 15 maggio 2012) e della segreteria di cui all'Art 4 del medesimo osservatorio (DD 18 maggio 2012).

Nel corso dell'anno sono state svolte 4 riunioni del Comitato e dei tre Gruppi di Lavoro Tematici: istituiti dalla Commissione medesima per lo svolgimento di compiti istruttori in materia di Indicatori per servizi, Indicatori per investimenti e Normativa di settore. per individuare genericamente gli indicatori da prendere a riferimento per monitorare l'andamento del settore sia per quanto attiene alla qualità, alla quantità ed ai costi dei servizi che per quanto riguarda la realizzazione e la programmazione degli investimenti.

Il ruolo dell'Osservatorio risulta oltremodo potenziato dal disposto dell'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con la legge 7 agosto 2012 n. 135, che ha imposto alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario la trasmissione dei dati richiestigli, pena l'inibizione dell'erogazione dei contributi pubblici e dei corrispettivi dei contratti di servizio.

In merito, in applicazione del medesimo disposto di legge, la scrivente, d'intesa con il MEF e con il Ministero dell'Interno sta procedendo ad individuare le modalità con cui i dati che l'Osservatorio richiederà dovranno essere certificati.

La criticità lamentata negli anni passati in relazione alla carenza di risorse destinate a creare la banca dati e il sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore è stata risolta senza prevedere nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In particolare, il D.P.C.M., che fissa i criteri di ripartizione delle risorse stanziare sul Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato per il trasporto pubblico

locale ha previsto che lo 0,025 delle quote spettanti alle regioni a valere sul fondo stesso possa essere accantonato annualmente per essere destinato alla creazione della banca dati e al sistema informativo pubblico necessario a verificare il progressivo raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del settore.

3.3 Società concessionarie trasporti marittimi

Con riguardo alle società concessionarie di trasporti marittimi e nella fattispecie: Tirrenia Spa, Siremar Spa, Saremar Spa, Caremar Spa e Laziomar Spa, si indicano innanzitutto gli importi che la legge n. 166 del 20 novembre 2009 comma 16, art.19 ter, prestabilisce quali risorse necessarie a garantire il livello dei servizi, per ciascuno degli anni di durata delle Convenzioni.

Per quanto riguarda Tirrenia (la cui convenzione è di otto anni) e Siremar (la cui convenzione è di dodici anni), a valere sul competente **capitolo 1960** del Bilancio dello Stato, si riferisce che per gli anni 2010-2012 i fondi sono stati regolarmente erogati e per l'anno 2013, al momento, solo stanziati:

	TIRRENIA	SIREMAR
Anno 2010	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2011	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2012	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2013	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00

Per quanto concerne invece le altre concessionarie di trasporti marittimi ai sensi della sopracitata legge 166/2009 si riporta di seguito un prospetto illustrativo precisando che a valere sul competente capitolo 1960 del Bilancio dello Stato, i fondi necessari a garantire i livelli di servizio per gli anni 2010-2012 sono stati regolarmente erogati per le società Caremar e Laziomar e per l'anno 2013 ad oggi solo stanziati:

	SAREMAR S.p.A.	CAREMAR S.p.A.	LAZIOMAR S.p.A.
Anno 2010	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2011	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2012	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2013	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00

Per quanto concerne lo stato del processo di privatizzazione delle società regionali marittime Caremar, Laziomar e Saremar e le problematiche attualmente insistenti su tale iter, si rappresenta quanto segue.

La legge 163/2010 prevedeva l'obbligo per le regioni territorialmente competenti (Campania, Lazio e Sardegna) di privatizzare attraverso procedure di evidenza pubblica le società regionali (Caremar, Laziomar e Saremar) entro i termini stabiliti per la privatizzazione delle Società Tirrenia e Siremar. A tal proposito, appare opportuno ricordare che la competenza in materia di cabotaggio regionale è stata trasferita alle Regioni dal 01.01.2010 e che la proprietà delle società Caremar, Laziomar e Saremar è stata ceduta a titolo gratuito alle Regioni di rispettiva appartenenza.

Il 30 luglio 2012 con la stipula della Convenzione Rep. 55/2012 con la Società Compagnia delle Isole S.p.A., aggiudicataria del compendio aziendale Siremar in Amministrazione Straordinaria, è venuta meno, per tutte le ex società del Gruppo

Tirrenia, la validità delle vecchie convenzioni ventennali scadute al 31.12.2008 e successivamente prorogate sulla base della legge 163/2010 con conseguente termine della corresponsione dei connessi oneri di servizio pubblico da parte dello Stato, di cui all'art.19 ter della legge 166/2009.

In data 25.07.2012 e in data 06.08.2012 le Regioni Campania e Lazio hanno provveduto alla pubblicazione dei bandi di gara per la privatizzazione delle società Caremar e Laziomar. In data 07.08.2012 la Regione Sardegna ha emanato una norma regionale (Legge Regionale n. 15/2012) che ha previsto la pubblicazione, entro sessanta giorni dalla sua entrata in vigore, del bando di gara per la privatizzazione del 100% del capitale sociale della Saremar.

Tale previsione normativa regionale della Regione Sardegna non risulta aver avuto tuttora alcun seguito.

In data 28.12.2012 è stata pubblicata la legge di Stabilità per il 2013 che all'art. 1 comma 311 e ss. ha previsto, a seguito di una specifica proposta formulata da quest'Amministrazione, la possibilità di procedere all'erogazione del residuo della sovvenzione 2012, nonché quella relativa al primo semestre 2013, a favore anche delle Regioni Campania, Lazio e Sardegna, nelle more del completamento della procedura di privatizzazione prevista dall'art. 19 ter della L. 166/09.

Tale erogazione è subordinata alla pubblicazione del bando di gara di privatizzazione ed alla stipula di un contratto di servizio "ponte" tra le Regioni e le rispettive Società per assicurare il mantenimento della continuità territoriale.

L'erogazione delle quote residue per l'anno 2012 nei confronti delle Regioni Campania per la società Caremar e Lazio per la società Laziomar è avvenuta, nei primi mesi del 2013, con i seguenti provvedimenti:

decreto del 19.02.13 per € 4.012.242,40 per la Regione Lazio;

decreto del 14.02.13 per € 7.935.690,40 per la Regione Campania.

Per la Regione Sardegna, in mancanza dei presupposti previsti dalla legge di Stabilità 2013 non si è potuto procedere all'erogazione delle suddette somme.

4 Interventi per la ricostruzione in Abruzzo

4.1 Grado di attuazione del piano di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici, previsto dall'art. 4 comma 1, lett. B) del d.l. 39/2009, con indicazione del numero e della tipologia di immobili a tutt'oggi ripristinati (strutture scolastiche, universitarie, immobili di interesse storico-artistico, ecc....)

All'indomani del devastante sisma dell'aprile 2009, l'art. 4 del D.L. n. 39 del 28 aprile 2009 (Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici nella Regione Abruzzo nel mese di aprile 2009 e ulteriori interventi urgenti di protezione civile), convertito in legge 24 giugno 2009, n. 77 ha individuato il Presidente della Regione Abruzzo quale Commissario Delegato alla realizzazione degli interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici danneggiati dal sisma. In questa sua funzione il Presidente Chiodi si è avvalso del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna quale soggetto attuatore.

L'Ufficio, già nei giorni successivi al sisma, ha svolto numerosi sopralluoghi presso i principali edifici pubblici per stimarne sia l'agibilità, che il fabbisogno speditivo per la riparazione.

Obiettivo principale è stato quello di consentire la ripresa di tutte quelle funzioni pubbliche che costituiscono il motore trainante per la vita socio-economica di una città quali:

- governo del territorio, attraverso le Amministrazioni statali, regionali e locali;
- attività universitarie ed educative;
- funzionalità di servizio di Caserme di vario ordine e grado;
- salvaguardia di alcuni beni monumentali e di culto;
- attività giudiziarie.

Effettuati i necessari sopralluoghi è stato redatto un primo programma di interventi, per un importo complessivo di circa € 408 milioni, approvato dal primo Consiglio dei Ministri tenutosi subito dopo l'evento sismico del 6 aprile 2009.

Tuttavia, nell'immediatezza degli eventi sismici occorre intervenire con estrema rapidità sugli edifici sede di istituzioni pubbliche per permetterle, laddove possibile, l'immediata riattivazione funzionale al fine di garantire il ripristino dei servizi alla cittadinanza.

A ciò ha provveduto l'O.P.C.M. n. 3827/2009, con uno stanziamento di € 21.000.000,00, per far fronte alla realizzazione di lavori di ristrutturazione di 16 edifici pubblici di primaria importanza istituzionale.

Anche la regolare ripresa dell'attività didattiche andava affrontata e risolta con estrema urgenza. A ciò, in effetti, ha provveduto l'art. 15 dell'O.P.C.M. n. 3782 del 17.6.2009, che ha consentito il regolare avvio nell'anno scolastico 2009-2010 autorizzando, nell'ambito delle risorse stanziato dal CIPE con deliberazione n. 47/2009 (€ 226.401.450), la spesa di € 30.600.000,00, destinata ad una serie di interventi su 70 edifici scolastici dei Comuni del "cratere".

La successiva attività del Provveditorato ha avuto lo scopo di attuare interventi maggiormente strutturati e di rilievo strategico al fine di superare definitivamente l'emergenza.

Si ricordano:

- l'insediamento abitativo M.A.P. di S. Gregorio, frazione del Comune di L'Aquila, realizzato in tempi brevissimi in sinergia con il Dipartimento della Protezione Civile e con la Croce Rossa Italiana (€ 7.390.000,00);
- la sede provvisoria della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di L'Aquila (€ 6.000.000,00);
- la scuola dell'infanzia di Barete, Comune del "cratere sismico", finanziata con una donazione del Senato della Repubblica (€ 869.000,00);
- gli interventi eseguiti sulla viabilità nella città di L'Aquila, che hanno permesso di risolvere le rilevanti criticità connesse al reinsediamento delle popolazioni nei nuovi centri residenziali del progetto C.A.S.E. e con la realizzazione di nuove scuole ubicate in strutture prefabbricate (€ 6.500.000,00).

Ultimate le attività sopra descritte, è stato avviato il primo programma stralcio di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici danneggiati dal sisma nella città e nella Provincia di L'Aquila, per un importo pari a € 200,85 milioni, approvato dal CIPE con deliberazione n. 82/2009 e rimodulato a parità di importo in data 11.06.2010 e 02.12.2010.

Contemporaneamente il Provveditorato è stato incaricato della realizzazione degli interventi finalizzati alla organizzazione ed allo svolgimento del grande evento G8, che hanno visto la struttura impegnata in oltre 30 cantieri, i cui lavori sono stati eseguiti e completati in circa un mese di tempo utile con una spesa complessiva di circa € 51.000.000,00.

Interventi urgenti per il ripristino di edifici pubblici (O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4)

I "Lavori di somma urgenza in conseguenza degli eventi sismici del 6 aprile 2009, ed in particolare per le attività di ripristino della funzionalità di edifici sede di istituzioni pubbliche e per i necessari lavori presso caserme demaniali adibite ad alloggi temporanei per la sistemazione della popolazione terremotata", di cui alla O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4, sono stati da tempo ultimati ed hanno riguardato i seguenti interventi:

L' O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4, ha stanziato allo scopo € 21.000.000,00.

Oggetto dell'intervento	Importo Intervento	Importo intervento a consuntivo
Edificio T.A.R. - L'Aquila	350.000,00	315.000,00
Centro Interregionale VV.F. - L'Aquila - Autofficina	200.000,00	183.500,00
Casa Circondariale di L'Aquila	1.300.000,00	1.297.338,75
Comando Regionale Guardia di Finanza - Palazzina ampliamento - L'Aquila	140.000,00	140.000,00
Comando Provinciale Carabinieri di L'Aquila	700.000,00	627.345,19
Comando Provinciale Carabinieri - ed. mensa - L'Aquila	180.000,00	181.038,42
Caserma CC. di Civitella Casanova -PE-	110.000,00	118.781,86
Caserma Corpo Forestale dello Stato di Montebello di Bertona -PE-	85.000,00	91.867,72
Complesso di S. Domenico in L'Aquila, sede Corte dei Conti ed Avvocatura dello Stato	1.900.000,00	1.340.000,00
Comando provinciale Guardia di Finanza - L'Aquila - Messa in sicurezza dell'edificio	17.500,00	16.237,72
Ottimizzazione sistema elettronico di difesa passiva Comando prov. Carabinieri L'Aquila	557.000,00	557.000,00
Spese per MAP loc. Coppito per il personale della G.d.F.	140.560,92	140.560,92
Comando Provinciale dei Carabinieri - L'Aquila - Palazzina alloggi	650.000,00	650.000,00
Comando regionale Guardia di Finanza - L'Aquila	500.000,00	500.000,00
ex Archivio di Stato (Pal. Uffici), loc. Pile di L'Aquila, da destinare ad Uffici giudiziari	400.000,00	1.145.164,58
caserma Campomizzi da adibire ad uso alloggi ed opere connesse	13.000.000,00	13.208.458,00
Comando provinciale Guardia di Finanza - L'Aquila - Messa in sicurezza per pericolo derivante dal dissesto del muro di contenimento - lato ridotto Teatro comunale	34.318,06	34.318,06
Totale	20.264.378,98	20.546.611,22

Inoltre,

Caserna Campomizzi – S.M. palazzina “C”, da destinare ad alloggi per la popolazione studentesca (<i>intervento finanziato dalla O.P.C.M. 3987 del 15.12.2011, in corso di appalto</i>)	88.000,00	
--	-----------	--

Il totale dei pagamenti disposti dal Provveditorato relativi a questo programma di interventi ammonta, al 30.08.2012, ad € 19.203.561,05.

Interventi finanziati ai sensi dell'art. 7 del D.L. n. 39/2009

Si tratta dei seguenti interventi:

l'insediamento abitativo M.A.P. di S. Gregorio, frazione del Comune di L'Aquila, per il quale è occorsa una spesa di € 7.390.000,00; l'intervento è ultimato e al 30.08.2012 risultano emessi pagamenti dal Provveditorato per € 6.982.474,60;

la realizzazione della sede provvisoria per la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi dell'Aquila, il cui finanziamento ammonta a € 6.000.000,00; i lavori sono in corso e al 30.08.2012 risultano emessi pagamenti dal Provveditorato per € 1.888.611,08.

la scuola dell'infanzia di Barete, finanziata con una donazione del Senato della Repubblica per € 869.000,00; la scuola è pienamente funzionante dall'8.11.2010. Risultano, al 30.08.2012, emessi pagamenti dal Provveditorato per € 666.522,26;

gli interventi eseguiti sulla viabilità nella città di L'Aquila, il cui finanziamento ammonta ad € 6.500.000,00, con l'integrazione di € 760.000,00 prevista dall'O.P.C.M. n. 4013/2012, a carico dell'art. 14, comma 1, del d.l. n. 39/2009. Risultano, al 30.08.2012, emessi pagamenti dal Provveditorato per € 4.268.069,54. I lavori principali sono da tempo ultimati; con il finanziamento integrativo recentemente disposto si sta provvedendo ai lavori che garantiscano la sicurezza degli utenti e la rifinitura funzionale delle opere.

Interventi finanziati ai sensi dell'art. 14, comma 5, D.L. n. 39/09

Oggetto dell'intervento	Importo	Stato del procedimento	Pagamenti emessi dal Provveditorato al 30.08.2012

Mercato in Piazza d'Armi O. P. C. M. n. 3857 del 10.3.2010, art. 10	€ 1.000.000,00, più l'integrazione di € 300.000,00 prevista dall'O.P. C.M. n. 4013/2012, a carico dell'art. 14, comma 1, del d.l. n. 39/2009	Lavori ultimati; il mercato è in attività	25.669,12 A cura della S.G.E. sono stati corrisposti € 917.596,84
Istituto Scuola S. Maria degli Angeli in L'Aquila O.P.C.M. n. 3945 del 13.6.2011, art. 8	€ 4.300.000,00	Gara d'appalto ultimata – imminente la sottoscrizione del contratto	---

I programma stralcio CIPE, delib. n. 82/2009

Si riportano nella tabella che segue la quantificazione e lo stato di attuazione degli interventi:

Denominazione edificio	Importo del cipe 82/09 in M€	I rimodulazione - comp. 2009 - 2010 in M€	II rimodulazione - comp. 2009 - 2010 in M€	Stato dei procedimenti
1 EX ARCHIVIO DI STATO per Uffici giudiziari e parcheggio	3,000	€ 6,000	€ 7,180	Lavori ultimati inaugurazione 23.9.2011
2 ALLOGGI CARABINIERI	0,650	€ 0,650	€ 0,000	Lavori eseguiti v. elenco di O.P.C.M. 3827/2009, voce 13
3 QUESTURA	4,000	€ 12,000	€ 18,500	Ultimati i primi quattro piani dei corpi C e D
4 DIREZIONE PROVIN	18,200	€ 18,200	€ 18,200	In corso progettazione