

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PROGRAMMAZIONE,
ORGANIZZAZIONE E COORDINAMENTO**

**RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE**

(ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468, art. 15, 4° e 5° comma)



INDICE DELLE LEGGI PLURIENNALI

- Legge 11 marzo 1988, n. 67, art. 13, comma 15
- Legge 22 agosto 1985, n. 449
- Legge 5 febbraio 1992, n. 139
- Legge 1978, n. 297
- Legge 16 marzo 1976, n. 86
- Legge 10 aprile 1981, n. 151
- Legge 14 maggio 1981, n. 219, art. 4
- Legge 7 agosto 1982, n. 526
- Legge 4 agosto 1990, n. 240
- Legge 1990, n. 380
- Legge 15 dicembre 1990, n. 385
- Legge 1992, n. 211
- Legge 5 febbraio 1992, n. 68

LEGGE 11 MARZO 1988 N. 67 - ART. 13 COMMA 15**Accordo di programma di cui al D.P.C.M. del 26 gennaio 1990**

L'Accordo di Programma di cui al DPCM del 26 gennaio 1990 è finalizzato alla "realizzazione di nuovi approdi e di infrastrutture di collegamento per la razionalizzazione del traghettamento sullo Stretto di Messina e per l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi".

L'art. 3 del citato Accordo di Programma individua una serie di interventi che riguardano sia misure di riorganizzazione per la razionalizzazione dei servizi nell'area dello Stretto di Messina sia il potenziamento delle infrastrutture portuali, viarie ed aeroportuali dei Comuni di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni.

A decorrere dal 1 gennaio 1992, per effetto della legge n. 416 del 31.12.91, la Direzione Generale Programmazione Organizzazione Coordinamento del Ministero dei Trasporti ha assunto la competenza in ordine alla spesa relativa all'Accordo di programma.

La citata legge n. 416/91, concernente l'approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e del bilancio pluriennale per il triennio 1992-94, ha istituito il capitolo 7601, (Rubrica 4 categoria XII - Trasferimenti) sul quale sono affluiti i finanziamenti residui del soppresso capitolo 7210 (Rubrica 2, categoria X) già appartenenti alla Direzione Generale M.C.T.C..

Le autorizzazioni di spesa sul capitolo 7601 ammontano complessivamente a lire 227 miliardi (anno 1988 lire 100 miliardi, anno 1990 lire 75 miliardi, anno 1991 lire 52 miliardi) e sono così ripartite per tipologia di intervento:

-studio di fattibilità per assetto sistema trasporti area metropolitana dello Stretto	£. 2 miliardi;
-studi di fattibilità per nuovi approdi fuori dell'area portuale di Messina e Villa San Giovanni e per assetto collegamento urbano con il porto di Reggio Calabria	£. 3 miliardi;
-interventi infrastrutturali viari a Messina	£. 122 miliardi;
-interventi infrastrutturali viari, portuali, aeroportuali a Reggio Calabria	£. 43 miliardi;
-interventi infrastrutturali viari e portuali a Villa San Giovanni	£. 44 miliardi;
-intervento infrastrutturale portuale a Messina	£. 13 miliardi.

Tali autorizzazioni di spesa sono scaturite dalle successive modifiche definite dalle leggi di seguito riportate.

Il decreto legge del 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989 n. 160, ha autorizzato il Ministro dei trasporti a promuovere, di concerto con i Ministri della marina mercantile e per i problemi delle aree urbane, un Accordo di programma tra i Comuni di Messina, di Reggio Calabria, di Villa S. Giovanni e l'ex Ente F.S.

Successivamente il DPCM del 26 gennaio 1990 ha approvato l'Accordo di programma, stipulato tra i soggetti di cui sopra in data 19 dicembre 1989.

La legge 11 marzo 1988 n. 67, legge finanziaria 1988, ha autorizzato, per la realizzazione di tale Accordo, la spesa di 100 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990.

Tali autorizzazioni sono state iscritte sul capitolo 7210 (Rubrica 2 - Motorizzazione civile e trasporti in concessione).

Il decreto legge n. 166 dell'8 maggio 1989, convertito dalla legge n. 246 del 5 luglio 1989, "Interventi urgenti per il risanamento e lo sviluppo di Reggio Calabria", disponeva una riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7210 per il 1989 di 50 miliardi.

La legge n. 405 del 29 dicembre 1990 (finanziaria 1991) trasferiva 23 miliardi dal capitolo 7210 del Ministero dei trasporti al capitolo 7803 del Ministero della marina mercantile destinandoli alla realizzazione di un sistema Vessel Traffic Service (VTS) per la sicurezza e l'assistenza al traffico marittimo sullo Stretto di Messina; intervento previsto dall'art.3 dell'Accordo di programma.

A tutto il 31.12.1995 sono state impegnate sul capitolo 7601 lire 210,91 miliardi (lire 100 miliardi sui residui del 1988, lire 71,91 miliardi sull'anno 1990, lire 39 miliardi sull'anno 1991) e sono andate in economia lire 16,09 miliardi.

Ciò in quanto l'importo di lire 3,09 miliardi (di cui lire 3 miliardi stanziati per gli studi di fattibilità sopra citati), residuo di stanziamento del 1990, non è stato impegnato entro il 31.12.1991 e l'importo di lire 13 miliardi (stanziamento per l'intervento infrastrutturale portuale a Messina), residuo di stanziamento del 1991, non è stato impegnato entro il 31.12.1992.

A tutto il 31.12.1995 sono stati effettuati pagamenti per un importo pari a lire 12,33 miliardi (lire 5 miliardi in conto residui 1988, lire 5,38 miliardi in conto residui 1990 e lire 1,95 miliardi nel 1991), mentre sono andate in perenzione lire 161,53 miliardi (lire 95 miliardi residui 1988, lire 66,53 miliardi residui 1990).

Nel corso dell'anno finanziario 1995 sono stati effettuati pagamenti pari a lire 0,99 miliardi (in conto residui anno 1990).

La legge 28 dicembre 1995 n.551, bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1996, ha autorizzato, in termini di cassa, la spesa di lire 40 miliardi.

Nel corso dei primi sei mesi dell'anno finanziario 1996 non sono stati effettuati pagamenti.

Per quanto attiene all'attuazione degli interventi previsti dall'Accordo di programma, questa ha risentito e risente della complessità delle procedure, che, riguardando più enti e più interventi, si rivelano particolarmente complicate.

Infatti, pur considerando che l'Accordo di programma rappresenta una procedura di programmazione destinata ad innovare i vigenti iter approvativi, visto che al momento della stipula non erano ancora state emanate le leggi 142/90 e 241/90 in materia di accordi e di conferenze di servizi, si è costretti a seguire le procedure ordinarie per l'attuazione degli interventi.

Lo stesso Comitato di Coordinamento di cui all'art. 6 dell'Accordo di programma non riesce ad incidere nel processo autorizzativo in quanto non può sostituirsi agli organi istituzionalmente competenti.

Per tale motivo non si sono ottenuti gli attesi effetti di accelerazione delle procedure e della spesa.

In particolare, gli interventi infrastrutturali viari a Messina, che hanno un peso rilevante nell'ambito dei finanziamenti dell'Accordo (quasi il 50%) e che sono parte integrante della variante al P.R.G., non sono stati avviati in quanto la relativa istanza di approvazione della variante presentata dal Comune all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente è stata respinta dalla Regione per motivi di competenza ai sensi della legislazione regionale.

Pur tuttavia si è raggiunto il risultato di avere sviluppato in gran parte la progettazione esecutiva delle opere programmate e di avere stabilito un costruttivo rapporto tra Amministrazioni centrali e Comuni che ha portato, da un lato, a definire un accordo di massima tra le F.S. S.p.A. e le Società private per coordinare i servizi in pool commerciale al fine di migliorare la qualità dei servizi di traghettamento e, dall'altra, a definire i criteri di pianificazione dell'area metropolitana dello Stretto mediante lo studio di fattibilità per l'assetto del sistema dei trasporti nell'area suddetta.

Tutto ciò premesso ed in considerazione della rilevante importanza che gli studi di fattibilità per la nuova localizzazione di approdi per traghetti a Messina e a Villa San Giovanni e per l'assetto del traffico di attraversamento a Reggio Calabria rivestono per la definizione dello scenario di medio-lungo periodo dell'area dello Stretto, la Direzione Generale P.O.C. ha chiesto, ma non ottenuto, la reiscrizione di lire 3 miliardi in bilancio sul capitolo 7601 per l'anno finanziario 1996; stanziamento previsto per tali studi dall'Accordo ma andato in economia.

Successivamente la stessa Direzione ha confermato tale necessità richiedendo, nell'ambito dell'assestamento del bilancio 1996 e della formazione del bilancio 1997 e del triennio 1997/1999, la reiscrizione sul citato capitolo della pari somma di lire 3 miliardi.

Sarebbe opportuno che tale istanza fosse fatta propria anche dal Ministero del bilancio e della programmazione economica.

LEGGE 22 AGOSTO 1985, N. 449

Interventi di ampliamento e ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano

La legge ha lo scopo di realizzare opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali dei sistemi intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa da effettuarsi nel periodo 1984 - 1989.

La spesa complessiva, compresi oneri per revisioni prezzi, é di f. 1.115 miliardi.

La legge prevede snellimenti procedurali quali l'esonero dei pareri preventivi per progetti e contratti fino a f. 1.000 milioni, la sottoposizione di quelli di importo superiore ad uno speciale Comitato, nonché l'esercizio del controllo di legittimità in via successiva.

La realizzazione delle opere é affidata in concessione alle Società concessionarie delle gestioni aeroportuali le quali devono redigere anche i piani regolatori e i progetti.

Data l'insufficienza dei fondi stanziati, con la legge finanziaria 67/1988 si é provveduto al rifinanziamento dei lavori, con una maggiore autorizzazione di spesa di f. 1.200.= miliardi.

Il finanziamento complessivo di f. 2.315 miliardi é così ripartito:

- Aeroporto di Roma Fiumicino	f.	1.319	MLD.
- Aeroporto di Milano Malpensa	f.	936	MLD.
- Assistenza al volo AAVTAG	f.	60,00	MLD.

Il 9% circa di detto stanziamento é destinato per convenzione alle società di gestione aeroportuale (SEA - SAR) a titolo di rimborso spese generali; rimangono disponibili per lavori, quindi:

- Aeroporto di Roma Fiumicino	f.	1.200	MLD.
- Aeroporto di Milano Malpensa	f.	852	MLD.

Al 31/12/1995 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 1.712	MLD
- impegno di spesa	£. 1.712	MLD
- pagamenti	£. 845,55	MLD
- residui di stanziamento	£. ===	MLD
- residui propri	£. 866,45	MLD

Di seguito vengono riportate, per singolo aeroporto le opere appaltate quelle in corso di appalto nonché le opere ultimate.

ROMA FIUMICINO

a) Opere ultimate e rese operative

- Nuovo molo nazionale, ristrutturazione corpo centrale aerostazione nazionale ed opere di pertinenza;
- Piazzali Sud ed Isola SERAM;
- Acquisizione area est;
- Nuova rete M.T. per piste di volo;
- Svincolo Est area tecnica ALITALIA;
- Viabilità, galleria e fognature lotto fronte aerostazione internazionale;
- Adeguamento impianti voli notte - piste 1 e 2;
- Adeguamento sistemi comandi telecontrolli v.n.;
- Ampliamento idrovora 3^ pista 1^ fase;
- Collettore Ovest;
- Collettore Est;
- Disoleatore Ovest;
- Edificio per centrali tecnologiche;
- Sistemazione a verde zona porto di Claudio;
- Sottopasso pedonale aerostazione internazionale/F.S.;
- Aerostazione internazionale - Opere pertinenza (Pontili, guide ottiche, TVCC, condizionamento 400 Hz);

b) Opere in esecuzione

- Nuovo molo internazionale;
- Galleria di Servizio lato Sud-Ovest;
- Viabilità, galleria e fognature lotto Ovest;
- Ampliamento corpo centrale Aerostazione internazionale;
- Viabilità, Gallerie, fogne fronte Aerostazione nazionale, viabilità lato Sud chiusura anello e viabilità accesso Roma Sud-Est;
- Fognature lato Sud-Ovest;
- Centrale e rete elettrica 1^ fase;
- Sottostazione elettrica Area Est;
- Galleria lato Sud/Chiusura anello;
- Bretella di raccordo piste 2 e 3;
- Piazzali e vie di circolazione a servizio del Satellite Ovest;
- Satellite Ovest;

c) Opere appaltate di prossimo avvio:

- Centrale termica e Rete di distribuzione 1^ fase;
- Aerostazione Internazionale, sistema bagagli;

d) Opere da appaltare

- Disoleatore Est;
- Disoleatore centrale;
- Approvvigionamento acque industriali;
- People mover;

MILANO MALPENSA**a) Opere ultimate e rese operative:**

- Infrastrutture di volo, piste e raccordi;
- Adeguamento sistemi di assistenza al volo;
- Sistema idrico e fognario;
- Recinzione aeroportuale;
- Aerostazione passeggeri 1^ fase - 1^ lotto opere edili e movimenti di terra;

b) Opere in esecuzione

- Opere civili centrale tecnologica;
- Stazione ferroviaria;
- Raccordo ferroviario;
- Aerostazione passeggeri - Opere completamento 1° lotto;
- Strada collegamento Fermo - S.P. 14;
- Piazzali sosta aeromobili;

d) Opere da appaltare:

- Impianti meccanici aerostazione passeggeri;
- Impianti elettrici aerostazione passeggeri;
- Opere civili di finitura, trasporto persone e arredamenti dell'aeropax;
- Sistemi di comunicazione, automazione, ed informatica - HARDWARE
- Sistema elettrico centrale tecnologica;
- Recapito fognario Consorzio S. Antonino;

E' stata avviata nel corso del 1995 una iniziativa nei confronti delle Società di gestione per l'elaborazione e presentazione di Piani di Sviluppo aeroportuale. E' stato approvato l'aggiornamento del Piano di sviluppo a breve medio termine dell'aeroporto di Fiumicino.

FIO 1984

Ampliamento aerostazione aeroporto di Pisa

L'importo del finanziamento ammonta a f. 20.765 milioni dei quali sono stati iscritti a bilancio f.18,80 MLD.

I lavori sono curati in regime di concessione dalla S.A.T., concessionaria della gestione dell'aeroporto di Pisa.

In relazione al programma dei lavori, era stata richiesta, in sede di assestamento al bilancio 1995, l'acquisizione dell'intera disponibilità prevista che, peraltro, non é stata assegnata.

Al 31/12/1995 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 18,80 MLD.
- impegni	£. 18,80 MLD.
- pagamenti	£. 18,13 MLD.
- residui propri	£. 0,67 MLD.

FIO 1986

Aerostazione passeggeri aeroporto di Bologna - Borgo Panigale.

L'importo del finanziamento ammonta a £.27.383 mil., di cui l'ultima tranche é stata assegnata in bilancio alla fine del 1995.

I lavori sono curati dalla SAB, concessionaria della gestione dell'aeroporto di Bologna.

Al 31/12/1995 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 27,38 MLD.
- impegni	£. 21,6 MLD.
- pagamenti	£. 19,53 MLD.
- residui propri	£. ====
- residui di stanziamento	£. 5,78 MLD.
- perenzioni	£. 2,07 MLD.

LEGGE 5 FEBBRAIO 1992, N. 139.

Interventi urgenti per l'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Con la legge, concernente la salvaguardia di Venezia, la società concessionaria SAVE é stata autorizzata a contrarre mutui, a decorrere dall'anno 1993 e dall'anno 1994, per la realizzazione delle opere di completamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Gli oneri di ammortamento, per capitale e interessi, dei mutui in questione, di durata quindicennale, sono a carico del bilancio dello Stato.

A tal fine, la citata legge prevedeva limiti di impegno di f.3.000 mil. a decorrere dal 1993 e in aggiunta f. 1.000 mil. a decorrere dal 1994.

Con d.l. 444/95 riguardante "Disposizioni urgenti materia di finanza locale" é stato previsto un ulteriore finanziamento con limiti di impegno di f. 476 mil. a decorrere dal 1996 e f. 1.845 mil. a decorrere dal 1997.

Al 31/12/1995 risulta il seguente stato di attuazione:

autorizzazione di spesa	f.	10	MLD.
impegni	f.	10	MLD.
pagamenti		4,40	MLD.
residui propri	f.	5,6	MLD.

MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE

Per definire esattamente lo stato di attuazione degli interventi relativi ai finanziamenti FIO e alle singole leggi di spesa, si illustrano i lavori effettuati secondo i piani e i programmi con l'indicazione del relativo stato di avanzamento ed eventuali rimodulazioni per gli anni successivi:

FONDO COMUNE PER LE FERROVIE IN CONCESSIONE ED IN GESTIONE
COMMISSARIALE GOVERNATIVA (cap. 7206 - Legge 297/1978):

Il Fondo Comune, di cui all'articolo 10 della legge 297/78), prevede una quota annua di circa £ 103 miliardi da destinare ad interventi di rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie secondarie in concessione ed in gestione commissariale governativa. Tale importo deve essere ripartito fra 35 aziende ferroviarie e, viste le necessità e gli attuali costi degli interventi, non si riesce neppure a far fronte agli interventi di straordinaria manutenzione più urgenti.

Detta ripartizione viene effettuata sulla base delle richieste delle Aziende, sempre esuberanti rispetto alla disponibilità. Le riduzioni vengono effettuate non con criteri di semplice proporzionalità, ma sulla base di una valutazione della urgenza ed indifferibilità degli interventi, nonché sulla base dell'utilizzazione dei fondi assegnati negli anni precedenti.

Si ritiene, pertanto, indispensabile che la quota annua venga congruamente aumentata onde poter intervenire in modo più incisivo specie nel settore degli impianti di sicurezza e segnalamento ed in tutte le altre tipologie di opere, dove si presentano situazioni da sanare che hanno una stretta attinenza con la sicurezza dell'esercizio. Si precisa, infine, che detti interventi sono indipendenti o comunque hanno finalità diverse rispetto agli interventi di ammodernamento finanziati con la legge 910/86, attualmente in corso.

L'assegnazione del fondo per gli anni 1994 e 1995 è stata così stabilita:

	<u>1994</u>	<u>1995</u>
Ferrovie in concessione	£ 51.152.000.000	£ 45.670.000.000
Ferrovie in gestione governativa	£ 51.848.000.000	£ 57.330.000.000

Per l'anno 1996, con decreto di impegno 928(24) del 29.4.94, reg. alla Ragioneria Centrale in data 30.5.94 - conto impegni n° 70, partita n° 181350 - l'assegnazione del fondo alle ferrovie è stata così ripartita:

- £ 46.150.000.000 alle ferrovie in concessione
- £ 56.850.000.000 alle ferrovie in gestione governativa

A fronte di quanto su esposto, si ritiene congruo un importo annuo pari almeno a 350 miliardi di lire. Allo stato attuale non è ancora stato predisposto un ulteriore decreto interministeriale per le assegnazioni relative agli anni 1997-1998-1999.

LEGGE 16 MARZO 1976, N° 86.

Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della Ferrovia Alifana. - Cap. 7293 -

Autorizza interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della Ferrovia Alifana in concessione, all'epoca dell'approvazione della legge, alla Società Tramvie Provinciali di Napoli. Alla predetta Società concessionaria è subentrato, nella gestione della linea ferroviaria, il Consorzio Trasporti Pubblici di Napoli. A seguito del decreto del Ministero dei Trasporti n° 877 del 13.5.86, il Consorzio Trasporti Pubblici di Napoli è stato dichiarato decaduto dalla concessione ferroviaria ed il servizio ferroviario è stato assunto direttamente dal Ministero dei Trasporti per svolgerlo tramite un Commissario Governativo.

Al 31.12.1994 risulta impegnato l'intero importo di lire 63 miliardi stanziato dalla legge 86/76 e risultano effettuati pagamenti per lire 27 miliardi circa. E' stata altresì richiesta una riassegnazione di somme perenti per l'importo complessivo di circa 1.900 milioni di lire necessari per il pagamento di saldi arretrati. Tuttavia, la R.G.S. non ha disposto nel 1995 tale riassegnazione che si ha, comunque, motivo di ritenere avverrà nel corso del 1996.

LEGGE 10 APRILE 1981, N° 151.

Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti del settore. - Cap. 1660 -

Come è noto, la legge-quadro 10 aprile 1981, n° 151, per i pubblici esercizi di trasporto locali non di competenza statale ha istituito due fondi: uno per il ripiano delle perdite di gestione del settore delle spese correnti, l'altro per l'acquisto di materiale rotabile e per lavori agli impianti fissi nel settore degli investimenti.

Al ripiano delle perdite di gestione nel settore pubblici servizi di trasporto locali non di competenza regionale si provvede con gli stanziamenti che affluiscono annualmente sul capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale M.C.T.C. - istituito ai sensi dell'art. 9 della citata legge n° 151/81. Le somme stanziolate dalle leggi di bilancio annuale e dalle varie leggi finanziarie sono le seguenti:

Capitolo 1660 - Bilancio Trasporti -

Esercizio finanziario	1982	2.922	miliardi di lire		
"	1983	2.979,7	"	"	"
"	1984	3.446	"	"	"
"	1985	4.049	"	"	"
"	1986	4.292	"	"	"
"	1987	4.464	"	"	"
"	1988	4.643	"	"	"
"	1989	3.623	"	"	"
"	1990	4.201	"	"	"
"	1991	4.411	"	"	"
"	1992	4.764	"	"	"
"	1993	4.764	"	"	"

La Direzione Generale della M.C.T.C. ha provveduto, di volta in volta, a trasferire alle Regioni destinatarie degli interventi dello Stato, tutte le somme disponibili in bilancio.

Con legge 23.12.92, n° 500 (legge finanziaria 1993) il F.N.T. è conferito nel Fondo Comune regionale a decorrere dall'anno 1993, per cui l'erogazione dei contributi è ora a carico del Ministero del Tesoro.

E' da evidenziare che l'applicazione della legge 10 aprile 1981, n° 151, non consente di perseguire pienamente l'obiettivo del ripiano dei disavanzi di esercizio delle imprese di trasporto perchè detto ripiano, che deve realizzarsi nell'ambito dello stanziamento annualmente determinato dal Parlamento, è subordinato al recupero della produttività aziendale, alle manovre di natura tariffaria e al tasso reale di inflazione che rappresentano condizioni al cui soddisfacimento concorrono, in via prevalente, le scelte di politica economica sul piano nazionale, nel settore dei trasporti.

Per il 1991, la legge finanziaria ha determinato il fondo in 4.411 miliardi di lire, mentre il decreto legge n.415/90, in materia di finanza regionale, convertito in legge n.38/90, ha escluso dalla ripartizione del fondo le regioni a statuto speciale. Tali regioni devono provvedere, pertanto, al finanziamento delle loro aziende di trasporto con oneri a carico dei propri bilanci.

Il problema della copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per gli anni 1987-1990 è stato affrontato sul piano normativo con la legge 22/12/1990, n° 403 che prevede, all'art. 2, l'accensione di mutui decennali da parte degli enti locali per la copertura dei disavanzi di esercizio 1987-90 delle aziende di trasporto pubbliche e dei servizi di trasporto in gestione diretta con imputazione a carico dei bilanci degli enti locali stessi degli oneri di ammortamento dei suddetti mutui.

L'art. 2bis della predetta legge 403/90 autorizza le regioni a contrarre mutui decennali per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche, private ed in concessione relativi agli anni 1987-90 che non hanno trovato copertura con i contributi della legge 151/81, con imputazione a carico dei bilanci delle regioni degli oneri di ammortamento dei mutui.

Con la legge 17.2.93, n° 3 gli enti locali e le regioni sono state autorizzate a contrarre mutui per il ripiano dei disavanzi del trasporto locale anche per l'anno 1991. Anche detti oneri restano a carico dei citati enti.

La legge 22.12.92, n° 500 (legge finanziaria 1993), all'art. 3 ha disposto la confluenza del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, di cui alla legge 10.4.81, n° 151 - stabilito in lire 4.764 miliardi per l'anno 1993 - nel fondo comune di cui all'art. 8 della legge 16.5.70, n° 281.

Con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro n° 969 del 24.4.93 sono stati determinati i nuovi criteri e modalità di riparto, tra le regioni a statuto ordinario, del fondo di cui trattasi in attuazione del citato art. 3. Le relative erogazioni alle regioni non sono più effettuate da questo Ministero ma dal Tesoro nell'ambito del fondo comune regionale.

Per il corrente anno 1995 la legge 23.12.94, n° 725 (finanziaria 1995), all'art. 6, come già per gli anni 1993 e 1994, ha stabilito la confluenza dello stanziamento complessivo di lire 5.128 miliardi a valere sul F.N.T. nel Fondo Comune. Su detto stanziamento, comprensivo dell'importo di lire 245 miliardi quale Fondo di riequilibrio per quelle regioni che hanno subito una riduzione della quota per l'anno 1993 rispetto all'anno precedente, è intervenuta la riduzione del 5% ai sensi del d.l. 41/95 convertito, con modificazioni, dalla legge 22.3.95, n° 85. Il riparto è stato effettuato con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro 10.4.95, n° 878 secondo gli stessi criteri dei due anni precedenti.

Fondo per gli investimenti - Legge 151/81 -

Il secondo fondo, relativo agli investimenti ed istituito ai sensi dell'art. 11 della detta legge n° 151/81, ha avuto inizialmente una dotazione di competenza di 2.000 miliardi distribuiti, nel quadriennio 1981-1984, in ragione di 550 miliardi per ciascuno dei primi due anni e di 450 miliardi per gli ultimi due anni.

L'art. 34 della legge finanziaria 1986, n° 41, ha previsto il rifinanziamento del fondo di investimenti per ulteriori 1.500 miliardi, le cui quote annuali sono state così rideterminate:

Anno 1982:	550 miliardi di lire			
" 1983:	550	"	"	"
" 1984:	450	"	"	"
" 1985:	450	"	"	"
" 1986:	300	"	"	"
" 1987:	600	"	"	"
" 1988:	600	"	"	"

Con il decreto 3.10.1985, pubblicato sulla G.U. n° 269 del 15.11.85, si è provveduto, di concerto con il Tesoro, ad approvare per il triennio 85-87 l'aliquota minima dei costi d'esercizio da coprire con i ricavi da traffico dei pubblici esercizi di trasporto locali.

Con la legge finanziaria 1987 il fondo investimenti previsto nell'art. 11 della citata legge n° 151 è stato ulteriormente finanziato (art. 8 legge 22.12.1986, n° 910) per 1.000 miliardi di lire.

Con le leggi finanziarie 1989 e 1990 le quote annuali del fondo investimenti previsto nell'art. 11 della citata legge n° 151 sono così rideterminate:

Anno 1982:	550 miliardi di lire			
" 1983:	550	"	"	"
" 1984:	450	"	"	"
" 1985:	450	"	"	"
" 1986:	300	"	"	"
" 1987:	700	"	"	"
" 1988:	700	"	"	"
" 1989:	400	"	"	"
" 1990:	330	"	"	"

L'art. 18 ter della legge 12.7.91, n° 202 ha previsto espressamente, a decorrere dall'anno 1991, la possibilità per le regioni di contrarre mutui per lire 100 miliardi per l'anno 1991 e lire 175 miliardi per l'anno 1992 le cui procedure sono state fissate con D.M. Tesoro del 24.2.1992 e con successivo D.M. Tesoro 20.6.1992.

Tali mutui non sono stati attivati sino a dicembre 1993 in conseguenza del blocco introdotto e poi confermato dalla legge 23.12.92, n° 498.

Onde sopperire alle gravi situazioni venutesi a creare nel settore, con decreto-legge 5.10.93, n° 399, e 4.12.93, n° 498, sono stati trasformati in contributo straordinario di complessivi 450 miliardi di lire i limiti di impegno non utilizzati nel triennio 1991-1993.

Con decreti 20.11.93, n° 2773 e 25.1.94, n° 140, si è provveduto ad effettuare le rispettive erogazioni nei confronti delle regioni a statuto ordinario sulla base delle aliquote di riparto adottate per l'anno 1990.

Detti decreti sono stati più volte reiterati sino a quello in data 1.4.95, n° 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30.5.95, n° 204, nel quale all'art. 5 è previsto l'ulteriore contributo di 175 miliardi da erogare nel corso del corrente anno. Detto contributo, comunque a carico della competenza per l'anno 1994, potrà essere erogato solo dopo che la legge di assestamento di bilancio 1995 avrà assegnato al pertinente capitolo la dotazione di cassa necessaria.

LEGGE 14 MAGGIO 1981, N° 219 (ART. 4).

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19.3.1981, n° 75, recante ulteriori interventi in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici nel novembre '80 e del febbraio '81. Provvedimenti organici per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti (cap. 7297).

La legge n° 219 del 14.5.1981 reca, tra l'altro, norme per gli interventi di ricostruzione e riparazione di opere pubbliche danneggiate dagli eventi sismici del 1980 e 1981.

Per la parte di competenza di questa Amministrazione il costo degli interventi fu valutato, in base a dati aggiornati al maggio 1982, in circa £ 14.800 milioni.

Peraltro, a seguito di accertamenti più approfonditi, in particolare per quanto si riferisce ai dissesti subiti da talune gallerie ferroviarie, la valutazione aggiornata del complesso dei lavori ammontava a £ 48.270 milioni.

Gli stanziamenti accordati per gli interventi previsti dalla citata legge n° 219/81 sono stati di 6000 milioni per l'anno 1981; 20.765 milioni per l'anno 1983 e 18.000 milioni per l'anno 1984, per un importo complessivo di 44.765 milioni di lire a tutto il 1984.

Nel corso d'esecuzione dei progetti già finanziati sono state evidenziate necessità d'intervento, relative ad accertati aggravamenti delle condizioni di dissesto, per circa 42.000 milioni di lire.

Ai fini di assicurare il completamento degli interventi di ricostruzione, è stato interessato il Ministero per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno per il rifinanziamento, ai sensi dell'art. 6, comma 1°, della legge 22.12.1986, n° 910, dei progetti di ricostruzione non finanziati precedentemente.

Con delibera dell'8.4.1987 il CIPE ha accordato l'ulteriore somma di 40.600 milioni di lire per il finanziamento degli interventi di ricostruzione di cui alla citata legge numero 219/81.

Detti finanziamenti, per un totale di 85.800 milioni di lire, sono stati utilizzati totalmente per quanto riguarda gli anni 1981, 1983 e 1984 mentre, per quanto riguarda l'assegnazione dell'anno 1987, per la residua disponibilità - andata in perenzione in quanto non utilizzata entro il 31.12.92 - viene predisposta la reiscrizione in bilancio mano a mano che pervengono i vari stati di avanzamento lavori. In totale i pagamenti effettuati a tutto il 1994 ammontano a 59.500 milioni di lire. Nel corso del 1995 è stata richiesta la riassegnazione per lire 102 milioni circa, non effettuata, tuttavia la R.G.S. dovrebbe provvedere nel 1996.

LEGGE 7 AGOSTO 1982, N° 526.

Provvedimenti urgenti per lo sviluppo dell'economia.

Con legge 7 agosto 1982, n.526 è stato istituito il Fondo Investimenti Occupazione (FIO) finalizzato alla realizzazione di specifici progetti d'investimento collegati a precisi obiettivi di politica economica.