

La procedura di finanziamento prevedeva l'approvazione, da parte del CIPE, dei singoli progetti ed il conseguente assenso del finanziamento a carico del bilancio statale in concorso con i finanziamenti accordati dalla BEI.

Il quadro complessivo dei fondi, affluiti su appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei Trasporti D.G. M.C.T.C., a valere sui fondi FIO e BEI, espone i seguenti dati contabili:

Finanziamenti complessivi (FIO/82-83-84-85)(in milioni di lire)		Pagamenti effettuati al 31.12.1995
Cap.7298	61.000	59.173
" 7299	78.000	78.152
" 7300	38.500	28.284
" 7301	48.891	47.950
" 7302	258.930	257.020
" 7303	84.500	64.118
	-----	-----
Per gli importi complessivi:	569.821	534.696

Con delibera CIPE del 12.5.88 (FIO 86), a valere sugli stanziamenti della legge 910/86, sono state deliberate somme per £ 207.586 milioni per la ferrovia Milano-Malpensa (progetto n° 300 - collegamento ferroviario Saronno-Malpensa) e £ 55.678 per la ferrovia Circumetnea (progetto n° 301 - potenziamento e trasformazione del tratto urbano della ferrovia Circumetnea nella città di Catania).

La delibera CIPE 19.12.89 (FIO 89), sempre a valere sugli stanziamenti della legge 910/86, ha assegnato somme per £ 63.656 per le ferrovie Nord-Milano (progetto n° 186 - soppressione passaggi a livello); con nota n° 284 del 30.1.91 la Direzione Generale M.C.T.C. ha proposto al Ministero del Bilancio - che ha accettato - di far gravare gli oneri relativi a detto progetto sui fondi della legge 385/90 anzichè su quelli della legge 910/86. Sul capitolo 7303 sono confluiti, altresì, fondi per lire 1.635 milioni con cui si è provveduto ad integrare quanto occorrente all'acquisto di 10 elettrotreni a favore della gestione governativa Ferrovia Circumvesuviana.

COMPLETAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA DI NAPOLI (CAP.7277)

Per il completamento della linea metropolitana di Napoli sono stati accordati finanziamenti per complessivi 1.125.000 milioni di lire, rimodulati nel corso degli anni ed inseriti nelle apposite tabelle allegate alle singole leggi finanziarie.

Le autorizzazioni di spesa sono state cadenzate nel modo seguente:

a tutto il 1989:	415.000	milioni di lire:	
per l'anno 1990:	275.000	"	"
per l'anno 1991	250.000	"	" (comprendente il rifinanziamento di 150.000 milioni di lire previsto in Tabella D)
per l'anno 1992	150.000	"	" (rifinanziamento disposto con legge finanziaria 1992, n° 415/91, per £ 150 miliardi)
per l'anno 1993	35.000	"	" (rimodulazione disposta dalla legge finanziaria 1992, n° 415/91, Tabella F)

I pagamenti effettuati, a tutto il 31.12.1995, ammontano a 822.211 milioni di lire.

LEGGE 4/8/1990, N° 240.

Interporti e intermodalità - Capp. 7308 e 7309 -

La legge 4 agosto 1990, n° 240 di sostegno all'interportualità ed all'intermodalismo dei trasporti costituisce un evento di grande rilievo infrastrutturale perchè capace di incidere significativamente, in termini di rete sull'offerta complessiva del nostro Paese. Essa, peraltro, non assicura totalmente le necessità, dovendosi tener conto del numero e dell'entità delle operazioni infrastrutturali occorrenti, sia pure nel contesto di una rigorosa programmazione ispirata a criteri di selettività.

INTERPORTI (Cap. 7308)

Con legge 4.8.1990, n° 240, al capo I, in materia di interporti sono state dettate diverse disposizioni: in primo luogo è stata prevista la creazione di un piano quinquennale ove sono indicati, sulla base del Piano Generale Trasporti, gli interporti di 1° e 2° livello di rilevanza nazionale, piano da

predisporre da parte del Comitato di Ministri di cui all'articolo 2 L. 15.6.84, n° 245, su proposta congiunta del Ministro dei trasporti e dei lavori pubblici, sentite le regioni interessate e da adottarsi con decreto del Ministro dei trasporti, quale presidente del predetto Comitato.

Per quanto riguarda l'ammissione alle provvidenze, la legge prevede procedure differenziate tra gli interporti di primo livello, individuati dall'art. 9 della legge medesima, e di secondo livello.

Per gli interporti di primo livello, per buona parte già realizzati, essendo in tutti i casi definiti i soggetti gestori, l'ammissione alle provvidenze è prevista previa stipula di convenzione, con decreto interministeriale Trasporti-Lavori Pubblici. Per gli interporti di secondo livello la legge prevede, invece, che la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture interportuali siano affidate in concessione.

In materia finanziaria la legge autorizza la contrazione di mutui di importo definito per ognuno degli anni dal 1989 al 1993 per un volume complessivo di lire 700 miliardi.

E' prevista l'erogazione di un contributo pari al 5% semestrale, per la durata di 15 anni, della spesa per investimenti autorizzata per gli anni 1989-1993, con l'autorizzazione di limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato.

Va sottolineato come con l'art. 6 del d.l. 1.4.95, n° 98, convertito dalla legge 30.5.95, n° 204, recante interventi urgenti in materia di trasporto ha disposto alcune norme modificative di quanto inizialmente previsto con L.240/90. In particolare, è stata abolita la distinzione fra I e II livello ed è stato soppresso l'istituto della concessione previsto dall'art. 3 della L. 240/90. Inoltre, è stato previsto l'adeguamento delle procedure di attuazione previste dalla legge 240/90 delle nuove disposizioni impartite.

Nell'ambito del programma di contributi destinati alla realizzazione e/o potenziamento di detti interporti di cui al Capo I della legge 240/90, è stata data attuazione all'art. 9 della legge stessa relativamente agli interporti di ex I livello. Per questi è stato autorizzato, con D.M. Trasporti 368(50)240/I del 2.4.92, un volume di investimenti pari a 482 miliardi di lire, a fronte del volume di investimenti globalmente autorizzato dalla legge pari a 700 miliardi. Gli interventi sugli interporti di I livello sono già avviati ed il programma è attualmente in fase esecutiva.

I suddetti 482 miliardi sono stati ripartiti fra gli interporti di seguito elencati:

- Interporto di Bologna	£ 58 miliardi
- Interporto di Padova	£ 61 "
- Interporto di Verona	£ 62 "
- Interporto di Orbassano	£ 54 "
- Interporto di Rivalta Scrivia	£ 40 "
- Interporto di Segrate Lacchiarella	£ 65 "
- Interporto di Marcianise Nola	£ 60 "
- Interporto di Parma	£ 33 "
- Interporto di Livorno	£ 49 "

Con DD.MM. dal n° 1790 al 1798 del 10.10.92, regolarmente registrati alla Corte dei Conti, si è provveduto ad impegnare sul capitolo 7308, a partire dall'anno finanziario 1992 e fino al 2007, le 30 rate di contributo semestrale spettanti alle società titolari degli interporti ex 1° livello.

A tutto il 1994 sono state costituite in deposito, presso la Tesoreria Centrale dello Stato, su appositi c/c infruttiferi, le somme relative alle prime 5 rate semestrali di contributo ammontanti a lire 24,1 miliardi ciascuna (complessive lire 120,5 miliardi) nei limiti, cioè, del 5% semestrale a fronte dell'investimento autorizzato.

Per il corrente anno e per quelli successivi si provvederà alla predetta costituzione in deposito nonché allo svincolo delle semestralità a fronte della prevista documentazione tecnico-amministrativa.

Per quanto riguarda i rimanenti interporti, sono stati predisposti gli atti previsti dal citato d.l. 98/95 convertito dalla legge 30.5.95, n° 204.

INTERMODALITA' - Capitolo 7309 -

Il Capo II della legge 4.8.1990, n° 240 prevede, nel quinquennio 1989-1993, contributi straordinari di diverso tipo da concedere ad imprese o cooperative di autotrasporto di cose per conto di terzi, che svolgano attività di trasporto combinato strada - rotaia.

I contributi previsti dagli artt. 12, 1° comma, e 13, 1° comma, sono pari al 20% o 40% della spesa sostenuta nel predetto quinquennio per l'acquisto o la locazione di nuove unità di carico idonee al trasporto intermodale da parte di imprese che posseggano i requisiti di cui all'art. 11, 2° comma, lettere a) e b) della medesima legge.

Di tipo diverso sono invece i contributi di cui all'art. 12, 2° comma, che prevede la corresponsione in tre rate (1990 - 1991 - 1992) di un contributo pari al 10% dei corrispettivi già pagati dalle imprese per trasporti effettuati nel quinquennio 1985-1989 sotto condizione di un potenziamento o rinnovo del parco di unità di carico, posseduto alla data di presentazione della domanda, non inferiore al 20%.

Per le suesposte finalità, l'art. 17 della legge ha autorizzato spese nel limite complessivo di lire 155 miliardi così ripartiti:

1989: £ 12,5 miliardi	
1990: £ 35	"
1991: £ 5	"
1992: £ 52,5	"
1993: £ 30	"
1994: £ 10	"
1995: 3 10	"

Nel premettere che il disposto del Capo II della legge 240/90 crea non poche difficoltà di interpretazione, aggravate dalla normativa di attuazione che impone la presentazione di una notevole mole di documentazione con connessi problemi di coordinamento con certificazioni e normative straniere, si fa presente che nel 1995 sono state concluse tutte le istruttorie relative alla legge in esame e sono stati emanati 12 decreti di concessione e pagamento, aventi ad oggetto i contributi di cui all'art. 12, 1° comma, dei quali: 1 sullo stanziamento 1990 di lire 211.125.590, 1 sullo stanziamenti 1991 di lire 368.238.757, 3 sullo stanziamento 1992 per un totale di lire 1.098.784.733, 1 di lire 4.753.149.128 (delle quali lire 309.008.000 sullo stanziamento 1992 e lire 4.360.141.128 sullo stanziamento 1993) e sei sullo stanziamento 1993 per un totale di lire 3.783.328.448. Pertanto, alla data odierna restano in sospeso solo alcuni contenziosi.

LEGGE 380/90 - SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO (Cap. 7211)

Riguarda gli interventi mirati alla costruzione del sistema idroviario padano-veneto e prevede, nel triennio 1990-92 uno stanziamento di 110 miliardi di lire. Trattasi di un intervento strategico che per la prima volta consente al nostro Paese di utilizzare, in un'area con forte movimentazione (il 67% del volume di trasporto merci si concreta nelle quattro regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto), un sistema idroviario parzialmente alternativo. Tale operazione mira, infatti, a traslare una quota del traffico, oggi gravitante integralmente su strada, nell'idrovia.

Senza dubbio, soprattutto nella fase iniziale, non si tratterà di forti volumi di traffico; ma anche minime quantità contribuiranno a diminuire il livello di saturazione e di congestione oggi presente nell'ambito territoriale in esame.

In particolare, sono previsti una serie di complessi adempimenti quali la definizione ed approvazione del tracciato della rete che costituisce il sistema idroviario padano-veneto e la predisposizione del relativo piano pluriennale di attuazione nonché la approvazione dei progetti e l'affidamento in concessione e di costruzione e gestione del sistema idroviario stesso.

Nell'ambito degli adempimenti previsti dalla legge 380/90, è stato altresì perfezionato il provvedimento di approvazione del tracciato della rete che costituisce il sistema idroviario padano-veneto ed il relativo piano pluriennale di attuazione previsto dall'art. 2 della citata legge 380/90 sul quale, con delibera 31.3.92, si è espresso favorevolmente il CIPET.

Va segnalato che il suddetto piano prevede ai fini della completa realizzazione del sistema idroviario padano-veneto un programma di interventi pari a £ 4.906 miliardi.

E' stata data, inoltre, attuazione all'articolo 6 della legge stessa, assegnando E 110 miliardi alle regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed al Ministero dei Lavori Pubblici (Presidente del Magistrato per il Po) per la realizzazione di interventi prioritari relativi al fiume Po e ad altre vie navigabili facenti parte del sistema idroviario padano-veneto. Le somme impegnate sono state costituite in deposito presso la Tesoreria Centrale dello Stato su appositi c/c infruttiferi intestati a ciascuna delle regioni interessate.

La legge finanziaria 1994 ha previsto l'ulteriore quota di finanziamento di lire 20 miliardi sul capitolo 7211 che sembra opportuno destinare alla redazione delle progettazioni necessarie al fine di poter procedere alla fase realizzativa con le indispensabili garanzie di fattibilità tecnica ed economica degli interventi.

LEGGE 15/12/1990, N° 385.

Sistemi integrati di trasporto - Capp. 7212 e 7310 -

La legge 385 del 15.12.1990 ha dettato disposizioni nei diversi settori in cui si articola la materia dei trasporti, con obiettivi e finalità che possono essere ricondotte a diverse aree di spesa.

All'articolo 8 della stessa legge sono dettate le disposizioni che interessano l'area che raggruppa gli interventi dello Stato per l'attuazione di sistemi integrati di trasporto, che possono così riassumersi: .

- Vengono semplificate le procedure per l'approvazione di progetti di opere (sia reti ferroviarie che impianti aeroportuali), con la convocazione, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, o per delega del Ministro dei Trasporti, di una conferenza tra i rappresentanti delle Amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali o dei soggetti comunque tenuti ad adottare atti di concerto o intesa, o a rilasciare pareri, nulla osta, concessioni, approvazioni, per la valutazione di progetti esecutivi; l'espressione di un parere sugli stessi, nel rispetto dei vincoli esistenti (ambientali, storici, territoriali, ecc.). L'approvazione, all'unanimità della conferenza sostituisce tutti gli atti di intesa, concerto, pareri, nulla osta, ecc., previsti da leggi statali o regionali. Nel caso non si raggiunga l'unanimità, potrà essere promossa la conclusione di un accordo di programma tra l'Amministrazione e gli enti territoriali interessati.
- Le ferrovie in concessione ed in gestione governativa sono autorizzate ad accendere mutui garantiti dallo Stato aventi le seguenti finalità:

- 1) ammodernamento e realizzazione di collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e la rete ferroviaria esistente;
- 2) realizzazione di reti su guida vincolata integrate con linee ferroviarie esistenti all'interno dei sistemi urbani;
- 3) interventi per innovazioni tecnologiche finalizzate ad incentivare la riduzione di personale.

Il Ministro dei Trasporti può concedere contributi pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

Il programma di interventi in questione prevede un volume di investimenti globale a fronte della spesa autorizzata, per mutui garantiti, per 25 miliardi di lire per ogni anno finanziario 1990-91-92.

Successivamente la legge 26.2.1992, n° 211, all'art. 10, ha inserito, fra i soggetti beneficiari del finanziamento, anche quelli previsti dal citato articolo 8 della legge 385/90.

Attualmente la disponibilità in bilancio è pari a lire 50 miliardi.

Stante, quindi, la sostanziale corrispondenza tra interventi di cui all'art. 8 della legge 385/90 e quelli di cui alla legge 211/92, potrebbe essere prevista l'utilizzazione dei suddetti fondi per la copertura delle spese di progettazione degli interventi da finanziarsi ai sensi dell'art. 10 della legge 211/92.

LEGGE 211/92 - INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (CAPITOLI 7279 E 7311)

La legge è tesa ad incentivare lo sviluppo del trasporto pubblico con la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tramvie veloci a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare la mobilità e le condizioni ambientali.

La legge prevede l'istituzione di due fondi: uno relativo all'art. 9, con possibilità di contributi da parte dello Stato, ed uno all'articolo 10, con possibilità di finanziamento dello Stato.

Possono essere ammessi ai benefici previsti dall'art. 9 le città metropolitane nonché i comuni individuati su proposta delle regioni interessate sulla base della presentazione di programmi di intervento relativi alla realizzazione dei sistemi di cui sopra.

Per la realizzazione dei suddetti interventi possono essere corrisposti contributi in misura non superiore al 10% dell'investimento, per la durata massima di trent'anni in relazione ad operazioni di mutuo contratto. A tal fine è prevista l'attivazione di limiti di impegno trentennali di lire 225 miliardi.

Per quanto attiene l'art. 10 possono essere ammessi ai benefici della legge gli enti indicati dall'articolo 8 della legge 385/90, ossia l'Ente Ferrovie dello Stato e le ferrovie in regime di concessione ed in gestione commissariale governativa che possono accendere mutui per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati, nonché per la realizzazione di innovazioni tecnologiche tendenti ad incentivare la riduzione del personale. Per le finalità di cui sopra la legge autorizza limiti di impegno decennali di lire 350 miliardi.

Con deliberazione del 31.3.92 il CIPET ha emanato alcune direttive relative al programma di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 211/92.

In particolare, è stata prevista la gestione coordinata delle risorse rese disponibili, anche con altre leggi, ed è stato quantificato l'ammontare complessivo degli investimenti attivabili in 5.650 miliardi di lire. Sono stati fissati i termini per la presentazione delle domande ed è stato fissato un quadro delle esigenze da considerarsi prioritarie nelle aree metropolitane.

Entro il 20.5.92 sono state presentate le domande di contributo sugli artt. 9 e 10 della legge e la relativa documentazione. Entro il 30.6.92 sono stati presentati gli approfondimenti ed integrazione da parte dei soggetti richiedenti sull'art. 9 di cui alla successiva delibera CIPET del 18.5.92.

Va segnalato che con la legge 23.12.92, n° 498, concernente interventi urgenti in materia di finanza pubblica, è stata sospesa a tutto il 1993 la facoltà di contrarre mutui con il contributo dello Stato prevista dalla legge 211/92. La conseguente incertezza sull'effettivo ammontare del finanziamento ha determinato un ritardo nelle procedure attuative che, di fatto, sono riprese con l'avvenuta conferma in bilancio per il 1994 ed il 1995 degli importi autorizzati dalla legge, così come rimodulati dalla legge finanziaria.

Con decreto interministeriale n° 1503 del 22.12.93 Trasporti-Aree Urbane è stata richiesta la documentazione integrativa delle proposte presentate dai soggetti proponenti.

I termini di presentazione della documentazione integrativa richiesta sono scaduti in data 2.5.94. Il quadro delle richieste presentate a fronte dei finanziamenti attivabili e valutabili globalmente in £ 4.500 miliardi è il seguente:

- n° richieste presentate: 70 (36 ex art. 9 e 34 ex art. 10);
- finanziamenti richiesti su L. 211/92: £ 11.103 miliardi;
- ammontare complessivo degli investimenti attivabili (tenuto conto del cofinanziamento): £ 17.128 miliardi.

E' stata completata l'istruttoria da parte della D.G. M.C.T.C. sui progetti presentati. Detta istruttoria è stata consegnata al Ministro pro-tempore i primi del mese di novembre 1994.

Secondo quanto disposto dalla stessa legge 211/92, così come integrata dal d.l. 98/95, è previsto l'esame delle domande presentate da parte di una Commissione di Alta Vigilanza e la trasmissione al CIPE di una proposta di riparto dei fondi.

LEGGE 5.2.92, N° 68

Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto di terzi
(cap. 7294)

la legge 5 febbraio 1992, n° 68, prevede, ai fini del raggiungimento delle finalità elencate all'art. 1 della stessa, una serie di benefici quali:

- incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli per le imprese risultanti da fusione o da associazione in cooperative o consorzi (artt. 3 e 4);
- agevolazioni per le imprese strutturate (art. 6);
- fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese che sottopongono il personale a corsi di formazione professionale o che assumono alle proprie dipendenze autotrasportatori monoveicolari (artt. 8 e 10);
- incentivi per la cessazione dell'attività di autotrasportatore (art. 9).

Tali benefici vengono erogati in varie forme, quali concessione di mutui a totale carico dello Stato, forfettizzazione delle imposte di registro, ipotecarie e catastali, fiscalizzazione di oneri sociali, liquidazione per importi varianti tra i 100 ed i 52 milioni di lire, nonché il proseguimento d'ufficio dei contributi previdenziali.

Con decreto del Ministro dei Trasporti 29.10.92 sono stati stabiliti i tempi e le modalità per la presentazione delle relative domande da parte delle imprese interessate con riferimento all'anno 1992; in relazione al numero delle domande pervenute ed al corrispondente fabbisogno finanziario è stato predisposto il decreto 29.12.1993 con il quale l'intero stanziamento di lire 30 miliardi sul capitolo di spesa 7294 è stato destinato all'accoglimento delle istanze presentate per l'anno 1992 ai sensi dell'art. 9 della citata legge.

Con decreto del Ministro dei Trasporti 18.11.93 si è provveduto a determinare la graduatoria dei relativi beneficiari ex art. 9 della legge.

Nel corso del 1995 si è provveduto a perfezionare le procedure di erogazione dei contributi relativi alla legge 404/85, liquidando 4 imprese per un ammontare complessivo di lire 95.000.000; contemporaneamente, ai sensi dell'art. 9, comma 9 della legge 68/92, sono stati versati all'INPS i contributi previdenziali a favore degli imprenditori aventi diritto, relativamente al 1994 e al primo semestre 1995, per un ammontare complessivo di lire 971.955.920.

E' stato erogato, altresì, un contributo di lire 76.000.000 ad un imprenditore beneficiario ai sensi dell'art. 9, comma 1 - 5, della medesima legge.

Nel primo semestre 1996 si è provveduto al pagamento dei contributi INPS con riferimento al secondo semestre 1995 per un importo complessivo di lire 249.966.070. Nel contempo con d.l. 25.11.95, n° 501, convertito nella legge 5.1.96, n° 11, art. 3, è stata disposta la proroga al 31.12.97 della legge 68/92.

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
SETTORE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

INDICE DELLE LEGGI PLURIENNALI

- Legge 9 gennaio 1962, n. 1
 - Legge 31 dicembre 1982, n. 979
 - Legge 22 marzo 1986, n. 111
 - Legge 28 febbraio 1986, n. 41
 - Legge 11 marzo 1988, n. 67
 - Legge 14 giugno 1989, n. 234
- (artt. 2-4-6-7-9-11 e succ. modificazioni)
- Legge 30 gennaio 1991, n. 34
 - Legge 22 febbraio 1994, n. 132
- (artt. 14 e 15)

LEGGE 9 GENNAIO 1962, n. 1 e SUCCESSIVE MODIFICAZIONI

(Ultime leggi di modifica e di rifinanziamento: 10/06/1982, n.361; 11/12/1984, n.848; 12/06/1985, n.295; 28/02/1986, n.41; 22/12/1986, n.910; 11/03/1988, n.67; 14/06/1989, n.234; D.L. 20/05/1993, n.149, convertito in Legge 20/05/1993, n.237; D.L. 24/12/93, n.564, convertito nella legge 22/02/94, n.132; D.L. 287/95 convertito nella Legge 343/95).

Norme per l'esercizio del credito navale**(Capitolo 7701)**

Il titolo II della legge 11 dicembre 1984, n. 848, che ha integrato e modificato la legge 10 giugno 1962, n. 361, ha disciplinato la concessione del credito navale a favore delle iniziative di costruzione, trasformazione e riparazione navale assunte a tutto il 31 dicembre 1986.

Il D.L. 287/95 convertito in Legge 343/95 ha recato un rifinanziamento di 10 miliardi in limiti di impegno.

Nell'anno 1995 sono stati emessi n. 2 provvedimenti per un impegno annuo di £. 5,43 miliardi e sono state emesse, altresì, n. 704 autorizzazioni di pagamenti, con relativi mandati, per un importo complessivo di £. 619,72 miliardi, a fronte di impegni assunti essenzialmente negli anni precedenti.

LEGGE 31 DICEMBRE 1982, N. 979**Disposizioni per la difesa del mare.****(Capitolo 7761)**

Autorizza risorse: articolo 7 tabella C di legge finanziaria

Nel 1995, a fronte di una assegnazione iniziale di L. 10,70 miliardi, ridotta nel corso dell'anno a L. 10,37 miliardi, sono stati effettuati pagamenti per L. 3,99, di cui L. 3,39 miliardi in conto residui, mediante mandati a fronte di vari impegni presi da questa Amministrazione.

In data 10.05.1995 è stata assegnata la fornitura di n. 8 motovedette di salvataggio per un importo di L. 6,44 miliardi. Detta fornitura è scaturita da una gara comunitaria bandita il 4.8.94 con procedura ristretta ai sensi del decreto legislativo 358/92.

L'importo per far fronte a detta spesa ha gravato sul capitolo 7761 esercizio di provenienza 1994.

Sempre nell'anno 95 è stata bandita in data 03.08.95 un'altra gara comunitaria ai sensi del decreto legislativo 358/92 per la fornitura 9 motovedette di salvataggio per la quale si è ancora in corso di assegnazione. Si prevede di impegnare L. 8,03 miliardi.

Sempre in ambito contratti e sul medesimo capitolo 7761/95 sono stati portati a termine i seguenti contratti con a fianco indicati l'impegno e i pagamenti effettuati alla data del 31.12.95:

Fornitura parti di ricambio per revisione generale di due motori principali M/V CP. 451 "BANNOCK"

Impegno L. 178.903.088

Pagamento L. 178.903.088

Fornitura parti di ricambio per revisione generale di un generatore elettrico M/V CP. 451 "BANNOCK"

Impegno L. 9.128.791

Pagamento L. 9.128.791

Fornitura parti di ricambio per revisione generale di un generatore elettrico M/V CP. 451 "BANNOCK"

Impegno L. 10.624.183

Pagamento L. 10.624.183

Fornitura di due motori AIFO e relativi invertitori/riduttori per la M/V CP. 1002

Impegno L. 60.145.500

Pagamento L. 54.128.950

Fornitura ed installazione di HF/SSB W, VHF AM, ricevitore 500 Khz sulla M/V CP. 804

Impegno L. 16.435.641

Pagamento L. 0

Spese per pubblicazione del bando di gara in data 03.08.95 sui quotidiani a tiratura nazionale L. 14.384.720.

Altri pagamenti, nell'anno 95 sono stati quelli riferiti a:

- contratti stipulati nell'anno 93:

1. Acquisto di motori Deutz - contratto prot. n. 84/26310/XIII in data 22.07.1993 - Soc. I.M.L. Motori

L. 27.293.750

- contratti stipulati nell'anno 94:

1. Fornitura n. 7 motovedette di salvataggio contratto rep. 1/94 in data 27.01.1994 e atto aggiuntivo rep. 2/94 in data 22.07.1994 Soc. Codecasadue.

L. 2.293.434.000

2. Fornitura di motori marini Iveco - contratto prot. n. 8426157/XIII in data 13.07.1994 Soc. Iveco Aifo.

L. 8.855.500

3. Fornitura di motori marini Iveco - contratto prot. n. 84/17082/XIII in data 06.05.1994 Soc. Iveco Aifo

L. 8.376.700

4. Acquisto n. 2 idrogetti Castoldi - contratto prot. n. 84/40264/XIII in data 31.10.94 - Soc. Castoldi.

L. 21.848.565

5. Acquisto n. 2 motori Iveco - contratto prot. n. 84/20263/XIII in data 31.12.94 - Soc. Iveco Aifo.

L. 46.745.100

6. Acquisto n. 2 motori Volvo - contratto prot. n. 84/40265/XIII in data 31.10.94 - Soc. Volvo Penta.

L. 68.058.000

7. Acquisto parti di ricambio per revisione generale motori - prot. n. 84/026158/XIII in data 13.07.94 - Soc. Maggiali Guglielmo.

L. 9.859.425