

DELIBERA C.I.P.E. 27.11.96

FIO 1986

Progetto n. 38 - cap. 8408 - Roma "Opera di completamento insediamenti dell'Arma dei Carabinieri (Viale Tor di Quinto) - IV^ lotto"

Finanziamento Lire 63.606.000.000

Con D.M. in corso è stata assegnata al suddetto Provveditorato Regionale alle OO.PP. somma di L. 11.504.000.000, derivante dalle economie realizzate nell'ambito del Prog. FIO 1989 - n. 19 (ristrutturazione ex ospedale psichiatrico di Reggio Calabria)

DELIBERA C.I.P.E. 12.5.88

FIO 1986-88

Progetto n. 32 - cap. 8410 Roma "Completamento ed integrazione della struttura al servizio della R.M.N. Istituto I^a Clinica medica Università di Roma"

Finanziamento Lire 12.000.000.000

Al competente Provveditorato Regionale alle OO.PP. è stata assegnata la somma di L. 10.280.000.000

Con D.M. in corso è stata assegnata al suddetto Istituto l'ulteriore somma di L. 1.720.000.000

Lo stato di avanzamento dei lavori risulta dell'ordine di circa l'85% degli interventi programmati.

Progetto n. 38 - cap. 8408 Roma "Opera di completamento insediamenti dell'Arma dei Carabinieri (viale Tor di Quinto) - III^a lotto"

Finanziamento Lire 63.606.000.000

Al competente Provveditorato Regionale alle OO.PP. è stata assegnata la somma di L. 59.425.341.000

Lo stato di avanzamento dei lavori risulta dell'ordine di circa il 65% degli interventi programmati.

DELIBERA C.I.P.E. 19.12.1989

FIO 1989

Progetto n. 21 - cap. 8443 Catanzaro "Uffici finanziari provinciali (Cosenza)" Roma"

Finanziamento Lire 28.603.000.000

Al competente Provveditorato alle OO.PP. è stata assegnata la somma di lire 18.182.995.000

Lo stato di avanzamento dei lavori risulta dell'ordine di circa il 99% degli interventi programmati.

DECRETO LEGISLATIVO 26 FEBBRAIO 1994, N. 43 - ART. 3

Programmi triennali per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale.

Il decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, nell'istituire l'Ente Nazionale per le Strade quale ente pubblico economico, dotato di autonomia organizzativa, amministrativa e contabile, lo ha sottoposto all'alta vigilanza del Ministero dei Lavori Pubblici, che ne detta le direttive e gli indirizzi programmatici.

Ai sensi dell'art. 3 dello stesso decreto delegato le entrate dell'Ente sono costituite prevalentemente da trasferimenti da parte dello Stato, oltre agli introiti provenienti dai canoni di concessione autostradali.

La quantificazione di detti trasferimenti è stabilita annualmente dalla legge finanziaria, ai sensi dell'art. 11, comma 3 lett. d) della legge 468/78 e successive modifiche ed integrazioni e le relative somme sono iscritte, sia per la parte corrente sia per le quote in conto capitale, in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa di questo Ministero, che provvede ad erogarli all'Ente con le modalità stabilite in appositi accordi di programmi stipulati annualmente.

I programmi triennali di intervento dell'Ente, contenenti le opere per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale, inclusi gli ammodernamenti e le nuove costruzioni, sono approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici, in coerenza con i piani triennali di viabilità dallo stesso Ministro approvati, su conforme delibera del CIPE.

La coordinata attuazione dei programmi è assicurata mediante la stipula di accordi di programma tra il Ministro e l'Ente che ne fissano direttive fasi e tempi dello sviluppo.

Le predette somme da trasferire all'ANAS per il triennio 1997/1999, sulla base delle previsioni della legge n. 663/96 (tab. C) sono così fissate:

- quale contributo per le spese di finanziamento iscritto al capitolo 2102, a Lit. 990 miliardi per l'anno 1997, Lit. 995 miliardi per l'anno 1998 e Lit. 995 miliardi per l'anno 1999;
- quale contributo per le spese di investimento iscritto al capitolo 7272, a Lit. 4.760 miliardi per il 1997, Lit. 4.925 miliardi per il 1998 e Lit. 4.925 miliardi per l'anno 1999, dei quali 2.000 miliardi, per ciascuna annualità, per ammortamento mutui.

Le ulteriori risorse previste in bilancio consistono in:

- Lit. 100 miliardi per l'anno 1997 e Lit. 137,65 miliardi per l'anno 1998 (capitolo 7274 - tab. F), quale contributo straordinario per il completamento di programmi pregressi;
- Lit. 20 miliardi, per ciascuna annualità, per gli anni 1997, 1998 e 1999 (capitolo 7277 - tab. F), quale contributo per ammortamento mutui per il completamento del raddoppio dell'autostrada A6 Torino - Savona da erogare a favore della società concessionaria;
- Lit. 20 miliardi, per ammortamento mutui, per ciascuna annualità, per gli anni 1997, 1998 e 1999 (capitolo 7278 - tab. F), quale contributo per l'avvio della realizzazione della variante di valico dell'autostrada Firenze - Bologna da trasferire alla Società Autostrade p.A..

Le cennate autorizzazioni di spesa, ad eccezione di quelle concernenti i lavori autostradali, sono riferite alla sola competenza, mentre non sono state previste le corrispondenti dotazioni in termini di cassa, se non limitatamente all'importo di Lit. 607,05 miliardi iscritto nel capitolo 7272, anche in considerazione delle rilevanti giacenze dei residui passivi risultanti sul conto intestato all'Ente Nazionale per le Strade alla data del 1° gennaio 1997.

La mancata disponibilità della cassa ed il vincolo posto ai sensi dell'art. 3 comma 214 della legge 662/96 che, come è noto, ha subordinato la possibilità di accreditare erogazioni in contabilità speciale alla condizione di previa riduzione delle disponibilità del conto medesimo ad un valore non superiore al 20 % delle giacenze rilevate al 1° gennaio 1997, hanno di fatto impedito a questo Ministero l'erogazione dei previsti contributi, se non limitatamente alla somma di Lit. 500 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 106/segreteria del 28 marzo 1997 sul capitolo 7272, al fine di consentire all'Ente il rimborso delle rate di mutui contratti in scadenza entro il primo trimestre 1997, alla somma di Lit. 20 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 886 del 9 giugno 1996 sul capitolo 7277, al fine del completamento ed adeguamento dell'autostrada Torino - Savona alle norme di sicurezza del Codice della Strada ed alla somma di Lit. 20 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 922 del 9 giugno 1997 sul capitolo 7278, al fine dell'avvio del nuovo tratto Aglio - Canova dell'autostrada Firenze - Bologna.

Nel frattempo, per fronteggiare le esigenze di pagamento dell'ANAS che nel corso del 1996 aveva impegnato contrattualmente notevoli risorse finanziarie in opere rapidamente cantierabili con immediati, benefici riflessi sui livelli occupazionali diretti ed indiretti, lo stesso Ente, con decreto del Ministro del Tesoro n. 854153 del 9 maggio 1997, in deroga all'art. 8, comma 3, del decreto - legge 669/96, è stato autorizzato ad effettuare pagamenti per 6.450 miliardi di lire per tutto l'arco del 1997.

Infatti, la positiva dinamica dei pagamenti registrata nel primo semestre dell'anno in corso ed il conseguente progressivo riassorbimento dei residui rispetto alle giacenze

accertate al 1° gennaio dell'anno nel conto intestato all'Ente, sono ora indici di una capacità realizzativa in via di netto recupero da parte dell'ANAS.

In considerazione di quanto sopra, e del conseguente andamento dei fabbisogni di cassa, relativamente tanto all'avanzamento dei lavori, quanto alla scadenza di rate di mutui e delle ulteriori spese obbligatorie di parte corrente necessarie per il funzionamento dell'Ente, questo Ministero, in sede di proposte per la legge di assestamento del bilancio 1997, ha, come è noto, richiesto l'integrazione delle dotazioni di cassa sui capitoli di bilancio interessanti l'ANAS, al fine di poter dar corso ai necessari trasferimenti di risorse, ai sensi del decreto legislativo n. 143/94.

Nel frattempo, sulla proposta di programma triennale predisposta dall'Ente, sulla base delle direttive programmatiche imposte dal Ministro dei Lavori Pubblici con atto in data 16 dicembre 1996, nel corso di una serie di riunioni tenutesi presso il Ministero dei Lavori Pubblici, sono stati sviluppati confronti ed intese con le Regioni ed, in data 22 maggio 1997, è stato acquisito il parere favorevole della Conferenza per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano.

Lo stesso programma triennale 1997/1999 è stato così approvato con D.M. n. 125/Segr. del 22 maggio 1997, registrato alla Corte dei Conti il 24 Luglio 1997 registro n. 2 foglio 152.

Attualmente è in corso la stipula dell'accordo di programma, già deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nel luglio 1997.

Nell'ambito del programma triennale, rispetto all'ammontare complessivo dello stanziamento per il triennio (circa 18.000 miliardi di lire) si è proceduto ad un primo accantonamento di circa 9.000 miliardi di lire per le spese di funzionamento dell'Ente e per l'ammortamento dei mutui precedentemente contratti.

Al citato accantonamento è stata aggiunta una somma pari a circa 2.500 miliardi di lire per gli interventi di manutenzione, in accordo con quanto espresso dalla risoluzione Vigni, approvata dalla Camera dei Deputati, Commissione VIII in data 18 febbraio 1997, che ha inteso segnalare la particolare attenzione che deve essere assicurata alle opere di tutela del patrimonio stradale esistente.

Le restanti risorse (circa 6.200 miliardi di lire) sono state destinate ad investimenti dell'area nazionale e di quella di interesse regionale, selezionati secondo gli obiettivi della summenzionata direttiva ministeriale.

All'interno della cifra così determinata, circa 850 miliardi di lire sono finalizzati ad assicurare la quota nazionale per la realizzazione di opere oggetto di cofinanziamento europeo, ciò in linea con quanto espressamente raccomandato dalla risoluzione parlamentare, anche in vista di una maggiore integrazione internazionale attraverso il costante adeguamento delle grandi direttrici alle crescenti esigenze di mobilità in sede comunitaria. Altri 2.000 miliardi di lire circa sono stati impegnati per il cofinanziamento di opere che godono di altro contributo nazionale, proveniente sia da espresse previsioni normative sia da impegni sottoscritti dalle società concessionarie di autostrade.

Per quanto attiene ai criteri di riparto tra le Regioni, questa Direzione Generale, come peraltro sottolineato anche dall'VIII Commissione della Camera, si è posta il problema della vetustà degli stessi e si è già adoperata affinché siano studiati nuovi criteri più consoni alle attuali esigenze di mobilità ed alle realtà locali, ciò nonostante, ha ritenuto che un accurato lavoro in tal senso richiedesse tempi non compatibili con le scadenze previste per la predisposizione del programma triennale 1997/1999, ma costituisse il primo passo per un'efficace programmazione per i trienni successivi.

Di conseguenza, si è ritenuto opportuno utilizzare gli stessi parametri e coefficienti di ripartizione fissati nella delibera CIPE 28 marzo 1985, ma con taluni accorgimenti, come l'esclusione di quei fattori che non hanno più alcuna corrispondenza con le effettive situazioni locali, mentre si è tenuto conto di altri quali la popolazione residente, il traffico merci e passeggeri, l'orografia del territorio ed altri, parametri che conservano, obiettivamente, la loro influenza.

Determinata la somma spettante ad ogni regione, è stato richiesto alle stesse di deliberare le proprie priorità sulla base di una griglia di valutazione specificamente indicata nella direttiva del Ministro e condivisa dalla Commissione Camerale, ossia privilegiando il completamento e la canteribilità, dando priorità agli interventi dotati di progetto esecutivo o carente soltanto di qualche parere amministrativo, in sintesi prossimi all'avvio dei lavori.

A tale proposito, occorre precisare che è stato definito un sistema di monitoraggio sull'attuazione degli interventi programmati, con la funzione di verificare il rispetto dei tempi realizzativi previsti e porre tempestivamente in essere le opportune misure correttive in relazione a ritardi od inadempimenti.

Infine, con riferimento alla prospettazione del fabbisogno per il triennio 1998/2000, si richiede che non si proceda a rimodulazioni degli stanziamenti esistenti, che vengano confermate le quote di stanziamento così come previste in tabella C per gli anni 1998 e 1999, prevedendo pari dotazione anche per l'anno 2000 ed in tabella F e che venga prevista un'adeguata autorizzazione di cassa.

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

RELAZIONI SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE

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

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.

Nell'anno 1996 sono stati emessi n. 4 provvedimenti per un impegno annuo di £. 19.025.600.000 e sono state emesse, altresì, n. 510 autorizzazioni di pagamenti, con relativi mandati, per un importo complessivo di £. 465.220.109.492, a fronte di impegni assunti essenzialmente negli anni precedenti.

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

Il capitolo ha avuto, per l'E.F. 1996, uno stanziamento di L. 8,448 miliardi ridotto nel corso dell'anno a L. 8,279 miliardi; sono stati effettuati pagamenti per L. 6,094 miliardi, di cui L. 5,523 miliardi in conto residui, mediante mandati a fronte di vari impegni presi da questa Amministrazione.

Nel corso dello stesso anno, sono stati presi impegni per un totale di L. 2,865 miliardi, di cui L. 2,725 miliardi a carico dell'Esercizio Finanziario 1995 e L. 0,140 miliardi relativi al 1996.

Detti impegni hanno riguardato:

- lire 76.184.300 per acquisto di due coppie di motori e accessori d'uso;
- lire 203.475.831 per acquisto coppia di motori alleggeriti e parti di ricambio;
- lire 2.416.650.390 acquisizione di ulteriori tre unità navali in lega leggera classe 800;
- lire 140.441.400 per acquisto coppia di motori I.F. per M/V CP 404;
- lire 28.385.500 per sperimentazione della costruendo motovedetta CP 818.

LEGGE 31 DICEMBRE 1982, N. 979Disposizioni per la difesa del mare.**(Capitolo 7764)**

Nell'anno 1996 il capitolo de quo ha avuto una assegnazione iniziale di L. 0,776 miliardi, sono stati effettuati pagamenti per L. 2,397 miliardi di cui L. 0,170 in conto residui, a fronte di vari impegni presi da questa Amministrazione.

Gli impegni presi nel 1996 per complessive L. 410.646.656 riguardano:

- lire 31.114.875 riguardanti 3 apparecchiature antincendio per elisezione Sarzana;
- lire 84.003.000 per la fornitura Kit controllo vibrazioni - 3° Nucleo Aereo Pescara;
- lire 79.722.562 apparato analisi batterie;
- lire 79.722.562 acquisto sistema manutenzione batterie Ni/cd per il 3° Nucleo Aereo Pescara;
- lire 90.824.667 per banco prova per altimetri;
- lire 45.258.990 acquisto batterie al litio e relativi Kit di modifica.

LEGGE 31 DICEMBRE 1982, N. 979Disposizioni per la difesa del mare.**(Capitolo 7765)**

La competenza per l'anno 1996 sul capitolo in esame, è stata pari a L. 0,776 miliardi, sono stati effettuati pagamenti per L. 4,568 miliardi, di cui lire 0,789 in conto residui e L. 3,779 miliardi (fondi perenti anno 92) per il versamento alla Fincantieri.

Gli impegni presi risultano complessivamente pari a L. 0,760 miliardi.

LEGGE 22 MARZO 1985, n. 111

(Ultime leggi di modifica o di rifinanziamento: 14/06/1989, n.234; 31/12/1991, n. 431.)

Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e riparazioni navali**(Capitolo 7702)**

La legge 22 marzo 1985, n. 111, prevede contributi ai cantieri nazionali per i lavori di costruzione, trasformazione e modificazione di unità navali superiori alle 1000 T. S. L. (effettuati nel periodo di vigenza della V Direttiva CEE per l'industria navalmeccanica), al fine di consentire l'acquisizione di un sufficiente carico di lavoro.

La legge 31 dicembre 1991, n. 431, ha modificato le modalità di concessione del contributo tramite il sistema dell'autorizzazione alle imprese beneficiarie ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato con successivo rimborso agli Istituti di credito delle rate di ammortamento.

Nel 1996 sono stati effettuati solo pagamenti pari a £ 67.857.318.904, essendosi esaurita la fase dell'intervento dello Stato per il settore.

LEGGE 28 FEBBRAIO 1986, N. 41

LEGGE 14 MARZO 1988, N. 67

LEGGE 30 GENNAIO 1991, N. 34

Programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture logistiche delle Capitanerie di Porto e degli altri Uffici periferici del Ministero della Marina Mercantile approvato con D.I. 15.06.1985 in attuazione dell'art. 39 della Legge 979/82.

(Capitolo 7751)

Autorizza risorse articolo 13 comma 10 legge 41/86.

Autorizza risorse articolo 17 comma 45 legge 67/88.

Autorizza risorse articolo 1 legge 34/91.

L'articolo 13 comma 10 della 28.1.1986 n. 41 (legge finanziaria 1986) ha finanziato il programma quadriennale per il potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di Porto e degli altri Uffici Periferici approvato con D.I. 15.6.85 del Ministero della Marina Mercantile, di concerto con quelli del Tesoro e dei Lavori Pubblici, e successive modifiche, in attuazione del dettato dell'articolo 39 della legge 31.12. 1982, n. 979 recante disposizioni per la difesa del mare.

L'articolo 17 comma 45 ha autorizzato nel triennio 1988/90 un ulteriore stanziamento di L. 150 miliardi per la realizzazione del citato programma quadriennale.

La legge 34/91 ha stanziato ulteriori 120 miliardi ripartiti in ragione di 20 miliardi per il 1991, 40 miliardi per il 1992 e 60 miliardi per il 1993 rimodulati dalla finanziaria 1997, per la quota rimanente, come segue: