

ANNO	STANZIAMENTI DI COMPETENZA		ECONOMIE (A) - (B)
	Previsione L. 84/94 (A)	Rimodulazione (B)	
1994	91.000	20.000	71.000 -
1995	91.000	91.000	- -
1996	91.000	331.000	240.000 +
1997	91.000	91.000	- -
1998	91.000	91.000	- -
1999	91.000	91.000	- -
2000	91.000	65.000	26.000 -
2001	91.000	43.000	48.000 -
2002	91.000	26.000	65.000 -
2003	91.000	24.000	67.000 -
2004	91.000	8.119	81.881 -
2005	- -	8.000	8.000 +
	1.000.000	889.119	110.881

In data 18 novembre 1996, prot. 5192086, la suddetta modulazione di spesa in conto esercizi futuri è stata trasmessa alla Ragioneria Centrale di questo Ministero per i necessari adempimenti.

LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N. 132 - ARTT. 14 e 15

(Ultime leggi di rifinanziamento: D. L. 287/95, convertito nella legge 8/08/1995, n. 343, art. 3, terzo comma).

Contributi a favore dell'I.N.S.E.A.N., nonché del C.E.TE.NA., relativi al programma di ricerca nel settore navale per il triennio 1991-1993

(Capitolo 7710)

L'art. 3, terzo comma, del D.L. 287/95, convertito nella legge n. 343/95, secondo le modalità previste agli artt. 14, 15 e 16 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito nella legge 22 febbraio 1994, n. 132, concerne la concessione dei contributi previsti dalla legge 1° aprile 1985, n. 122, come modificata dalla legge 14 giugno 1989, n. 234, per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1994-1996 svolti dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (I.N.S.E.A.N.), nonché dal Centro per gli studi di tecnica navale (C.E.TE.NA.), secondo le modalità di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431.

Tale provvedimento ha recato un rifinanziamento di £. 5 miliardi per il 1996 per il precedente programma di ricerca dei due istituti, relativo al triennio 1991/93, nonché un finanziamento di £. 9 miliardi per il 1997, relativamente ai programmi del triennio 1994/96, per un totale di £. 14 miliardi in limiti di impegno della durata di 10 anni, con il sistema previsto dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431.

Nel 1996 sono stati emessi 2 provvedimenti di concessione per un impegno annuo complessivo di £. 3.252.950.992 e, nel contempo, sono stati effettuati pagamenti per £. 7.639.456.808, a fronte di impegni assunti negli anni precedenti.

D. L. 287/95 convertito, con modificazioni, nella LEGGE 8 AGOSTO 1995, n. 343 ART. 3, COMMA 4

Concorso dello Stato alla copertura dei costi sociali della ristrutturazione sostenuti dalla Fincantieri- Cantieri navali italiani - S.p.A. nel periodo 1° gennaio 1992/31 dicembre 1994

(Capitolo 7715)

L'art. 3, quarto comma, del D.L. 287/95, convertito nella legge 343/95, concerne il concorso dello Stato alla copertura dei costi sociali della ristrutturazione sostenuti dalla Società Fincantieri-Cantieri navali italiani- S. p. A. nel triennio 1992/94.

Tale provvedimento ha recato un finanziamento di £. 33,5 miliardi (di cui £. 5 miliardi per il 1996 e £. 28,5 miliardi per il 1997) in limiti di impegno della durata di 10 anni, con il sistema previsto dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431.

Nel corso del 1996 si sono avviate le procedure per l'emanazione degli impegni relativi da effettuarsi nel corso del 1997.

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, è di £. 1.115 miliardi.

La legge prevede snellimenti procedurali quali l'esonero dei pareri preventivi per progetti e contratti fino a £. 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 è 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 è provveduto al rifinanziamento dei lavori, con una maggiore autorizzazione di spesa di £. 1.200.= miliardi.

Il finanziamento complessivo di £. 2.315 miliardi è così ripartito:

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

Il 9% circa di detto stanziamento è 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	£.	1.200	MLD.
- Aeroporto di Milano Malpensa	£.	852	MLD.

Al 31/12/1996 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 1.810,38 MLD
- impegno di spesa	£. 1.712 MLD
- pagamenti	£. 992,92 MLD
- residui di stanziamento	£. 98,38 MLD
- residui propri	£. 719,08 MLD

Di seguito si allegano i tabulati relativi allo stato di attuazione al 31.12.96 del programma degli interventi sugli aeroporti di Roma - Fiumicino e Milano - Malpensa

FIO 1984

Ampliamento aerostazione aeroporto di Pisa

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

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

Con variazione di bilancio nel giugno 1997 é stata disposta l'assegnazione dell'ultima tranche di £. 1.964,285 mil.

Al 31/12/1996 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 18,80 MLD.
- impegni	£. 18,80 MLD.
- pagamenti	£. 18,13 MLD.
- perenzione	£. 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 31/12/1996 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£.	27,38 MLD.
- impegni	£.	27,38 MLD.
- pagamenti	£.	19,53 MLD.
- residui propri	£.	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 £.3.000 mil. a decorrere dal 1993 e in aggiunta £. 1.000 mil. a decorrere dal 1994.

Con d.l. 444/95 convertito con legge 539/1995 riguardante "Disposizioni urgenti in materia di finanza locale" é stato previsto un ulteriore finanziamento con limiti di impegno di £. 476 mil. a decorrere dal 1996 e £. 1.369 mil. a decorrere dal 1997.

Inoltre, con d.l. 408 convertito con legge 515/1996 é stato previsto un nuovo finanziamento con limiti di impegno di £. 2.050 mil. a decorrere dal 1997 e £. 900 MIL. a decorrere dal 1998.

Al 31/12/1996 risulta il seguente stato di attuazione:

autorizzazione di spesa	£.	14,476	MLD.
impegni	£.	14,476	MLD.
pagamenti		4,45	MLD.
residui propri	£.	10,026	MLD.

DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE

INTERVENTI PUBBLICI DIRETTI.**1 - Pagamenti effettuati nel 1° semestre 1997 -**

- a) Cap. 7501 (Progettazione, costruzione, ampliamento e ammodernamento degli aeroporti...)

Il programma di spesa é stato redatto sulla base dei soli fondi conservati, pari a £. 18.330 milioni; infatti il finanziamento di competenza é stato soppresso a datare dal 1995, ai sensi della legge 537/93. Nel corso dei primi sei mesi del 1997 sono stati assunti impegni per £. 1.591 milioni ed effettuati pagamenti per £. 12.030 milioni.

- b) Cap. 7503 (spese per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali)

Il programma di spesa é stato redatto sulla base di soli fondi conservati pari a £. 39.038 milioni; sono stati assunti impegni per £. 1.313 milioni ed effettuati pagamenti per £. 28 milioni.

- c) Cap. 7504 (spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale)

Sono stati effettuati pagamenti per £. 10 milioni.

- d) Cap. 7509 (spese per la realizzazione.....dei sistemi intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa....) - Leggi 449/85 e 67/88 -

I pagamenti effettuati ammontano complessivamente a £. 72.655 milioni; essi hanno riguardato in particolare,

- per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, l'aerostazione internazionale passeggeri e relative pertinenze.

- per l'aeroporto di Milano-Malpensa, la realizzazione di opere civili e strutturali della nuova aeropax, la realizzazione del sistema viario di adduzione aeropax, la centrale tecnologica e la stazione ferroviaria.

- e) Cap. 7510 (spese per la manutenzione straordinaria , l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti....)

il programma di spesa é stato redatto sulla base dei fondi conservati (28.061 milioni) e dallo stanziamento 1997 pari a £. 95 milioni.

Sono stati effettuati pagamenti per £. 180 milioni.

f) Cap. 7513 (annualità quindicennale per interventi relativi.....Marco Polo di Venezia)

Con la legge 139/92, concernente la salvaguardia di Venezia, la Soc. concessionaria SAVE é stata autorizzata a contrarre mutui per la realizzazione delle opere di completamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia con oneri di ammortamento a carico del Bilancio dello Stato.

La citata legge prevedeva limiti di impegno di £. 3.000 milioni a datare dal 1993 e in aggiunta £. 1.000 milioni a decorrere dal 1994; con D.L. 444/95 sono stati previsti ulteriori limiti di impegno di £. 476 milioni dal 1996 e £. 1.369 milioni dal 1997; con successivo D.L. 311/1996 sono stati previsti in aggiunta limiti di impegno di £. 2.050 milioni dal 1997 e £. 900 milioni dal 1998.

Nel primo semestre 1997 non sono stati effettuati pagamenti.

2 - Previsione di cassa al 31/12/97

Se con legge di assestamento saranno accolte le richieste avanzate dall'Amministrazione, si prevede che verranno effettuati ulteriori pagamenti per £. 300 mld.

3 - Previsione di cassa per il 1998

A seguito delle disposizioni legislative di cui all'art.5 del d.l. 67/1997 convertito con legge 135/1997 nel bilancio del 1998 sarà iscritto un nuovo capitolo per il rimborso alle società di gestione aeroportuale delle annualità quindicennali di mutui accesi per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali.

Si prevede di effettuare pagamenti pari al limite di impegno annuale di £. 45 mld.

Circa il cap. 7509 può prevedersi che i pagamenti ammonteranno a £. 400 mld.

Per quanto riguarda tutti gli altri capitoli si prevedono pagamenti per £. 100 mld.

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 31.12.1996 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 31.12.1996 sono stati effettuati pagamenti per un importo pari a lire 12,33 miliardi (lire 5 miliardi in conto residui del 1988, lire 5,38 miliardi in conto residui del 1990 e lire 1,95 miliardi nel 1991), mentre sono andate in perenzione lire 198,58 miliardi (lire 95 miliardi residui 1988, lire 66,53 miliardi residui 1990, lire 37,05 miliardi residui 1991).

Nel corso 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.

Con particolare riferimento agli 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., è pervenuta l'approvazione del progetto definitivo da parte della Regione Sicilia e sono state avviate da parte del Comune le procedure per l'affidamento dell'appalto.

Per quanto concerne gli altri interventi è stata completata in gran parte la progettazione esecutiva delle opere programmate e si è comunque raggiunto il risultato di avere stabilito un costruttivo rapporto tra Amministrazioni centrali e Comuni che ha portato 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 bilancio 1998, 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.

LEGGI PLURIENNALI DI SPESA

FONDO COMUNE PER LE FERROVIE IN CONCESSIONE ED IN GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA (CAP. 7206 - LEGGE 297/1978).

Il fondo comune, di cui all'art. 10 della legge 297/78, prevede una quota annua di circa lire 103 miliardi da destinare ad interventi di rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie secondarie in concessione e 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 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 l. 910/86, attualmente in corso.

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

	1994	1995
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, registrato 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

A fronte di quanto su esposto, si ritiene congruo un importo pari a lire 350 miliardi.

Allo stato attuale non è ancora stato predisposto un ulteriore decreto interministeriale per le assegnazioni relative agli anni 1997/98/99.

LEGGE 10 APRILE 1981, N.151: LEGGE QUADRO PER L'ORDINAMENTO, LA RISTRUTTURAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEL T.P.L.

Com'è noto, la legge 151/81, 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.

A decorrere dal 1996, però, il Fondo Nazionale Trasporti è stato soppresso.

Il secondo fondo, relativo agli investimenti (art.11 della citata l. 151/81) ha avuto una dotazione iniziale di lire 2.000 miliardi distribuiti in ragione di lire 550 miliardi per gli anni 1981/82 e lire 450 miliardi per gli anni 1983/84.

L'art.34 della legge finanziaria 1986 ha previsto il rifinanziamento del fondo per ulteriori 1.500 MLD, con quote annue così rideterminate:

anno 1982	550 MLD
" 1983	550 "
" 1984	450 "
" 1985	450 "
" 1986	300 "
" 1987	600 "
" 1988	600 "

Con decreto 3/10/85, 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 è stato ulteriormente finanziato per lire 1.000 miliardi.

Con le leggi finanziarie 1989 e 1990 le quote annuali del fondo sono state così rideterminate:

anno 1982	550 MLD
" 1983	550 MLD
" 1984	450 MLD
" 1985	450 MLD
" 1986	300 MLD
" 1987	700 MLD
" 1988	700 MLD
" 1989	400 MLD
" 1990	330 MLD

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 il 1991 e lire 175 miliardi per il 1992 le cui procedure sono state fissate con D.M. Tesoro del 24/2/92 e con successivo D.M. Tesoro del 20/6/92.

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 D.L. 5/10/93, n.399 e D.L. 4/12/93, n.498, sono stati trasformati in contributo straordinario di complessive lire 450 miliardi 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 lire 175 miliardi, erogato con D.M. 20/11/1995, n.2740.

LEGGE 14 MAGGIO 1981, N.219 (ART.4): CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL D.L. 19/3/81, 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 14/5/1981, n.219 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 va valutato, in base a dati aggiornati al maggio 1982, in circa lire 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 lire 48.270 milioni.

Gli stanziamenti accordati per gli interventi previsti dalla citata legge 219/81 sono stati di lire 6.000 milioni per il 1981, lire 20.765 per il 1983 e lire 18.000 milioni per il 1984, per un importo complessivo di lire 44.765 milioni a tutto il 1984.

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

Ai fini di assicurare il completamento degli interventi di ricostruzione, è stato interessato il Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno per il rifinanziamento, ai sensi dell'art.6, comma 1, della legge 22/12/86, n.910, dei progetti di ricostruzione non finanziati precedentemente.

Con delibera dell'8/4/87 il CIPE ha accordato l'ulteriore somma di lire 40.600 milioni per il finanziamento degli interventi di ricostruzione di cui alla citata legge 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 lire 4.822.491.420. Nel corso del 1995 è stata richiesta la riassegnazione per lire 81.706.880 circa. Per il 1996 è stata richiesta l'assegnazione per lire 54.145.550.

LEGGE 4 AGOSTO 1990, N.240: INTERPORTI (CAP. 7308).

Al capo 1 di detta legge sono state dettate diverse disposizioni in materia di interporti: 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'art.2 della legge 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 1° livello, individuati dall'art.9 della legge medesima, e di 2° livello.

Per gli interporti di 1° 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 2° 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 700 miliardi di lire.

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 quindicinali a carico dello Stato.

Va sottolineato come con l'art.6 del D.L. 1/4/95, n.98, convertito dalla L. 204/95, 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 1° e 2° 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 L. 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 L. 240/90, è stata data attuazione all'art.9 della legge stessa relativamente agli interporti ex 1° livello. Per questi è stato autorizzato, con D.M. Trasporti 368(50)240/I del 2/4/92, un volume di investimenti pari a lire 482 miliardi, a fronte del volume di

investimenti globalmente autorizzato dalla legge pari a lire 700 miliardi: Gli interventi sugli interporti di 1° livello sono già avviati ed il programma è attualmente in fase esecutiva.

Le suddette lire 482 miliardi sono stati ripartiti fra gli interporti di seguito elencati:

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

Con DD.MM. dal n.1790 al n.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 di ex 1° livello.

A tutto il 1996 sono state costituite in deposito, presso la Tesoreria Centrale dello Stato, su appositi c/c infruttiferi, le somme relative alle prime 9 rate semestrali di contributo ammontanti a lire 24,1 miliardi ciascuna (complessive lire 216,9 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 204/95.

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

Riguarda gli interventi mirati alla costruzione del sistema idroviario padano-veneto e prevede, nel triennio 1990/1992 uno stanziamento di lire 110 miliardi. 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 concentra 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 gravante 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 l'approvazione dei progetti e l'affidamento in concessione e di costruzione e gestione del sistema 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 31/12/92, 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 lire 4.906 miliardi.

E' stata data, inoltre, attuazione all'art. 6 della legge stessa, assegnando lire 110 miliardi alle regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed al Ministero di 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 costituite un 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.

Il suddetto importo è stato impegnato nel 1995 e successivamente costituito in deposito presso la Tesoreria Centrale.

LEGGE 26 FEBBRAIO 1992, N.211 - INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (CAP. 7279 E CAP. 7311).

La legge è intesa 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 tranvie 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'art.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 225 miliardi di lire.

Per quanto attiene l'art.10 possono essere ammessi ai benefici della legge gli enti indicati dall'art.8 della legge 385/90, ossia le Ferrovie dello Stato SpA e le ferrovie in regime di concessione ed in gestione 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 lire 5.650 miliardi. 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 integrazioni 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