

LEGGE 2 OTTOBRE 1997, N. 345

Finanziamenti per opere e interventi in materia di viabilità, di infrastrutture, di difesa del suolo, nonché per la salvaguardia di Venezia.

Il comma 8 dell'art. 1 della legge 2 ottobre 1997, n. 345 ha autorizzato la spesa di 30 miliardi per l'anno 1997 per interventi di sistemazione e rinaturalizzazione della rete idrografica nel territorio della Provincia di Gorizia, secondo un piano da approvare con le modalità di cui alla legge 18 maggio 1989, n. 183 e successive modificazioni.

Con D.M. Tesoro n. 222044 del 31.12.97, registrato alla Corte dei Conti in data 26.1.98, reg. I foglio 74, è stato istituito il capitolo 7757 denominato: "Spese per interventi di sistemazione e rinaturalizzazione della rete idrografica nel territorio della Provincia di Gorizia, secondo un piano da approvare con le modalità di cui alla legge 18 maggio 1989, n. 183" (10.7.0 - 16.3.0), con la dotazione, solo in termini di competenza, di 30 miliardi per il 1997.

La stessa legge prevede che, a valere sull'autorizzazione di spesa di 30 miliardi il Ministro dei Lavori Pubblici può destinare un contributo non superiore a L. 3 miliardi al fine di incentivare e promuovere, anche con il concorso delle attività di ricerca universitaria, l'integrazione a livello centrale e regionale delle attività di monitoraggio e studio per la previsione e la prevenzione del rischio geologico.

A tal fine, in ottemperanza di quanto previsto dalla legge, è stato sottoscritto un accordo di programma, ora al controllo preventivo di legittimità ai sensi dell'art. 3, lett. c) della legge 14 gennaio 1994, n. 20, con il quale il Ministero dei Lavori Pubblici concede l'assenso affinché il predetto importo di 3 miliardi venga trasferito alla Regione Friuli Venezia Giulia per la realizzazione in Comune di Gorizia di una Scuola di Specializzazione in gestione e valutazione del rischio idrogeologico e per la difesa del suolo.

Con D.M. 11.6.98, n. 352 si è provveduto al solo impegno della somma di L. 27.000.000.000 a favore della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, non potendo trasferire detta somma per insufficienza di cassa.

Al riguardo la scrivente Direzione si è attivata per richiedere al Ministero del Tesoro, Ragioneria Generale dello Stato - I.G.B., l'integrazione della dotazione di cassa ai sensi dell'art. 9 bis della legge 468/78, introdotto dall'art. 8 della legge 3.4.97, n. 94.

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)

TRASPORTI

INDICE DELLE LEGGI

Legge 9 gennaio 1962, n. 1

- “ 16 marzo 1976, n. 86
- “ 7 agosto 1982, n. 526
- “ 31 dicembre 1982, n. 979
- “ 22 marzo 1985, n. 111
- “ 22 agosto 1985, n. 449
- “ 22 dicembre 1986 n. 910
- “ 11 marzo 1988, n. 67
- “ 14 giugno 1989, 234
- “ 4 agosto 1990, n. 240
- “ 29 novembre 1990, 380
- “ 5 febbraio 1992, n. 139
- “ 5 febbraio 1992, n. 68
- “ 26 febbraio 1992, n. 211
- “ 22 febbraio 1994, n. 132
- “ 30 maggio 1995, n. 204
- “ 8 agosto 1995, n. 343
- “ 23 maggio 1997, n. 135
- “ 2 ottobre 1997, n. 345
- “ 23 dicembre 1997, n. 454
- “ 18 giugno 1998, n. 194

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 1997 sono state emesse n. 398 autorizzazioni di pagamenti, con relativi mandati, per un importo complessivo di £. 368.147.036.000, a fronte di impegni assunti negli anni precedenti.

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 19796 sono stati effettuati pagamenti pari a £ 67.477.460.336, essendosi esaurita la fase dell'intervento dello Stato per il settore.

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 AA-VTAG	£.	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 31/12/1997 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 1.925	MLD
- impegno di spesa	£. 1.810,35	MLD
- pagamenti	£. 1.179,50	MLD
- residui di stanziamento	£. 114,62	MLD
- residui propri	£. 345,39	MLD
- perenzione	£. 235,49	MLD

Di seguito si allegano i tabulati relativi allo stato di attuazione al 31.12.97 del programma degli interventi sugli aeroporti di Roma - Fiumicino e Milano - Malpensa

FIO 1994

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 è stata disposta l'assegnazione dell'ultima tranche di £. 1.964,235 mil.

Al 31/12/1997 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£. 20,765	MLD.
- impegni	£. 20,765	MLD.
- pagamenti	£. 18,13	MLD.
- perenzione	£. 0,67	MLD.

FIO 1986

Aerostazione passeggeri aeroporto di Bologna - Borgo Panigale.

L'importo del finanziamento ammonta a £.27.333 mil., di cui l'ultima tranche è stata assegnata in bilancio alla fine del 1995.

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

Al 31/12/1997 risulta il seguente stato di attuazione:

- autorizzazione di spesa	£.	27,38 MLD.
- impegni	£.	27,38 MLD.
- pagamenti	£.	19,53 MLD.
- residui propri	£.	5,76 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 è 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" è 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 è 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 31/12/1997 risulta il seguente stato di attuazione:

autorizzazione di spesa	£.	22,37	MLD.
impegni	£.	22,37	MLD.
pagamenti		4,45	MLD.
residui propri	£.	17,92	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 31.12.1997 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 31.12.1997 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 1997, 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%), in data 17 ottobre 1997, la Giunta municipale ha deliberato l'aggiudicazione dell'appalto dei suddetti lavori procedendo, quindi alla consegna degli stessi il 22 novembre 1997.

Poichè, l'impegno assunto si è reso perente, la Direzione generale P.O.C. ha provveduto alla richiesta di riassegnazione in bilancio, per l'esercizio finanziario 1998, della somma di lire 12,2 miliardi (10% dell'importo complessivo) quale anticipazione dovuta alla consegna dei lavori in base all'art. 11 punto II) della Convenzione Ministero dei trasporti/Comune di Messina del 4 dicembre 1990 che regola il finanziamento dei lavori suddetti.

Con decreto del Ministro del tesoro, in corso di perfezionamento, è stata disposta l'assegnazione di detta somma, in termini di competenza e cassa, sul capitolo 7601 da iscrivere nella Tabella 10 dello stato di previsione di questo Ministero alle voci 4.2 - spese in conto capitale, 4.2.1 - investimenti, e in considerazione dell'importanza dello stanziamento, all'unità di voto 4.2.1.1 - Accordo di programma per la razionalizzazione del traghettamento nello Stretto di Messina.

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 gli anni finanziari 1996, 1997, 1998; stanziamento previsto per tali studi dall'Accordo ma andato in economia.

Analoga richiesta è stata avanzata per l'anno finanziario 1999.

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

Legge 14 giugno 1989, n. 234

Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale.

L'art. 11 della legge 14 giugno 1989 n. 234 ha disposto per le imprese, che hanno sostenuto oneri relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e lavori di grande riparazione effettuati nei cantieri nazionali o dei Paesi membri della CEE e che beneficiano del contributo di cui all'art. 9 della stessa legge, la concessione di un ulteriore contributo qualora l'impresa assuma l'impegno a mantenere o a far mantenere la nave di proprietà italiana per 4 anni dalla fine dei predetti lavori.

Il contributo è concesso per 8,5 annualità. Per le suddette finalità la legge 237/93 ha autorizzato un limite d'impegno di lire 5.000 milioni per l'anno 1993 e di L. 5.000 milioni per l'anno 1994.

Con la legge 132/94 è stato autorizzato un ulteriore limite d'impegno di L. 5.000 milioni per l'anno 1994 e con legge n. 343/95 limiti d'impegno in ragione di L. 12.000 milioni per l'anno 1995 e di L. 15.000 milioni per l'anno 1996.

Infine con legge 12.12.1996 n.647 è stato autorizzato un ulteriore limite d'impegno di L. 9.450 milioni a partire dal 1997.

Per il dettaglio dei dati contabili si rimanda all'apposita scheda in allegato precisando che nell'anno 1997 sono stati effettuati pagamenti in c/c per un importo complessivo di £ 38,487 miliardi e in c/r di £ 1,010 miliardi.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CAPITOLO 7706 L. 23/1989

IMPORTI AUTORIZZATI	A TUTTO IL 15	NEL 1997	NEL 1998	NEL 1999	NEL 2000	OLTRE 2000	TOTALE
	1996						
	89.000	51.450	51.450	51.450	51.450	142.525	437.325
SITUAZIONE CONTABILIZZATA	NEL 1997	A TUTTO IL 1997					
autorizzazioni	51.450	140.450					
Storni in avere							
storni in dare							
totale stanziamenti	51.450	140.450					
Impegni	42.520	128.308					
Economie	1.162	2.130					
Residui di stanziamento	4.769	7.770					
Pagamenti	39.497	122.417					
Perenzioni							
Residui propri	3.860	5.082					

DETTAGLIO STANZIAMENTI:				AUTORIZZAZIONI DI SPESA												
PROVVEDI MENTO	DESCRIZIONE	IMPORTO STANZIATO	AMM.CAP.	IMPORTO CAPITOLO	AL 1996	AL 1997	AL 1998	AL 1999	AL 2000	OLTRE	PERIODO AUFERITO	STORNI IMPEGNI	PAGAME NTI	ECONOMIE PERENZ	RESIDUI PROPRI	RESIDUI STANZ O
L. 23/1989	DISPOSIZIONI CONCER NENTI L'INDUSTRIA ARMATORIALE															
ART. 11	LEGE 23/1993	42,50	TRAS -7706	42,50	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	2,50			4,52	4,85	0,48	0,15

