

importi inferiori ai 200.000 ECU, alla esecuzione dei lavori per infrastrutture N.A.T.O. con il sistema ad economia di cui all'art. 50 del regolamento sui lavori del Genio.

L'amministrazione, dopo la deliberazione della Sezione del controllo, ha rappresentato che i lavori riguardanti la base aerea di Pratica di Mare, per un importo di 12 miliardi circa, assegnati ad un'associazione temporanea di imprese con la procedura in economia ex art. 50 del regolamento dei lavori del Genio³¹, sono effettivamente in corso di realizzazione ed, alla fine del 1996, erano maturati quattro acconti concernenti i lavori in discorso.

Diverse sono state le conseguenze della cennata deliberazione sulla procedura in economia relativa a i lavori presso l'Aeroporto di Villafranca.

In tal caso, infatti, l'amministrazione, dopo pochi giorni dall'adunanza della Sezione del controllo, ha provveduto (con il decreto n. 3664 del 21 luglio 1995) ad annullare la scrittura privata con una ditta, che risultava essere stata messa in liquidazione, ma il T.A.R. del Lazio ha accolto l'istanza cautelare di sospensiva, proposta dalla ditta la quale aveva citato in giudizio l'amministrazione dinanzi al Tribunale di Roma, al fine di ottenere il risarcimento dei danni, sostenendo di essere comunque in grado di effettuare i lavori.

A livello generale, l'amministrazione ha fornito assicurazione in ordine all'abbandono, dal 1° gennaio 1996, della procedura in economia per i lavori di importo superiore ai 200.000 ECU riguardanti le strutture N.A.T.O. che impingono sul cap. 4001 dello stato di previsione della spesa, e si è impegnata a far ricorso, per i lavori del Genio riguardanti le infrastrutture N.A.T.O., alle procedure ad evidenza pubblica previste dalla legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109, cui, del resto, fanno riferimento gli stessi documenti N.A.T.O., e ciò in aderenza anche al disposto dell'art. 13, comma 11, della legge di bilancio per l'esercizio 1995 n. 726/94, in base al quale i progetti di contratto sono sottoposti al parere dello speciale Comitato previsto dalla legge n. 497 del 1978.

L'abbandono della procedura in economia è avvenuto anche in conseguenza della conferma delle considerazioni negative espresse nella cennata deliberazione n. 5/96 della Sezione del controllo circa la lunghezza dei tempi di detta procedura, come tale, in contraddizione con la condizione dell'urgenza che motivava il ricorso alla medesima.

Nell'Amministrazione della difesa non esiste un centro di rilevazione della dimensione finanziaria dell'attività contrattuale; tale lacuna non si riflette solamente sull'effettiva conoscenza delle fasi di esecuzione dei contratti in essere, a livello centralizzato ed alla loro corrispondenza ai programmi di settore, ma anche sulle successive implementazioni che un contratto di armamento rende necessarie.

Ne costituisce un esempio la vicenda della fornitura delle blindo *Centauro*, oggetto della ripetuta deliberazione della Sezione del controllo 49/96, ma forniscono un dato sintomatico al riguardo anche talune clausole contrattuali che prevedono una maggiorazione derivante dall'applicazione di un metodo definito "di proiezione".

E' il caso del contratto di acquisizione di 16 elicotteri multiruolo EH-101 per l'importo di 1.252 miliardi circa, che è stato oggetto della deliberazione della Sezione del controllo 84/96.

In considerazione della circostanza che, in base, appunto, ad una specifica clausola contrattuale, il prezzo si sarebbe dovuto rivalutare nel corso degli anni secondo un tasso di inflazione forfettario del 4,5% annuo fino a determinare un incremento complessivo del 25,38%, la Corte ha giudicato "atipico" tale modulo di determinazione del prezzo, ritenendolo un sistema per eludere la normativa sulla revisione dei prezzi che, all'art. 44, comma 4 della legge 23 dicembre 1994, n. 724, limita tale possibilità, in materia di forniture, ai contratti ad esecuzione periodica o continuativa, e, come tale, non ammissibile (*vedere 662 e 669, collegati alla finanziaria 97*).

³¹ Approvato con il r.d. 17 marzo 1932, n. 365.

Poichè il contratto investiva quote di attività spettanti ad una società britannica, nel quadro della suddivisione delle quote del programma EH 101, sono state escluse dette attività dalla censura di legittimità, ritenendosi che i corrispondenti oneri dovessero rapportarsi alla metodologia internazionale e fossero, come tali, riconducibili agli accordi internazionali (memorandum d'intesa), sottoscritti dai Governi interessati alla produzione elicotteristica.

Va fatto cenno anche alle questioni insorte in materia contrattuale informatica, ed in particolare a quella, emersa in sede di controllo, concernente il parere preventivo dell'AIPA nel caso di sistemi informativi rientranti nella disciplina del regolamento approvato con d.P.R. 14.7.1995, n. 419, emanato ai sensi dell'art. 16 del d.lgs. 39 del 1993, regolamento volto a tenere nel debito conto le specifiche esigenze dei sistemi informativi attinenti alla difesa nazionale.

In merito, sia la Corte sia l'AIPA hanno ritenuto che detto regolamento, pur sottraendo all'AIPA la programmazione dei sistemi da esso disciplinati, non abbia inteso escludere il preventivo parere dell'AIPA in ordine a contratti attinenti a fornitura specificamente militari.

Tale posizione muove dalla considerazione che nel citato regolamento si rinvencono norme procedurali che appaiono finalizzate all'acquisizione del predetto parere ex art. 8 del d.lgs. 39/93, proprio nei settori operativi la cui distinzione da quelli meramente gestionali appare problematica.

Un aspetto che non attiene in termini specifici alla materia contrattuale, ma che concerne anch'esso la resa di un servizio e che comporta valutazioni in ordine all'affidamento all'esterno del medesimo, è quello delle "mense obbligatorie di servizio", sulla gestione delle quali è stata condotta un'apposita indagine la cui relazione è stata approvata con la deliberazione 72/97.

In tale contesto è stata evidenziata la difficoltà dell'amministrazione a gestire direttamente le mense, tanto è vero che deve ricorrere al convenzionamento con ditte esterne e tale rapporto che dovrebbe attenere alla sola resa del servizio, sfocia nella messa a disposizione di personale per le esigenze dell'amministrazione.

Si è infatti rilevato che le tabelle delle razioni viveri, allegate alla legge di bilancio devono essere adeguatamente aggiornate, e che deve essere assicurato l'approvvigionamento delle scorte necessarie per garantire il corretto funzionamento delle mense.

Non può infatti essere ammessa, in una corretta ottica gestionale, l'attuale polverizzazione degli acquisti e delle forniture i quali comportano una spesa annua programmata per oltre 120 miliardi.

Va inoltre sottolineato come anche il sistema di pagamento del servizio di mensa da parte dei fruitori dei medesimi (il c.d. *scotto*, corrispondente al costo dei generi alimentari impiegati nella confezione del pasto), sia inattuale ed in contrasto con il principio della gratuità del trattamento alimentare, ormai generalizzato, in quanto riferito a tutto il personale della Difesa, sia civile sia militare.

Non si rinvencono inoltre giustificazioni valide per il frequente ricorso a procedure in economia, in quanto spesso ciò è dovuto al ritardo con il quale l'amministrazione provvede alle procedure concorsuali, e, dunque, si è in presenza di una distorsione della *ratio* del d.P.R. 5.12.1983, n. 939, il quale prevede in termini specifici quali spese possano essere effettuate in economia.

L'argomento più significativo è infine quello della comparazione fra il costo della gestione diretta e quello dell'affidamento del servizio ad una società di *catering*. L'indagine ha infatti messo in luce come a fronte di un costo medio per pasto, stimato in L.12.821, si assista a lievitazioni fino a L.18.000-20.000 e che gli analoghi costi *medi* per servizi resi da ditte esterne, siano di circa L.7.500.

Deve dunque concludersi, in merito, che, compatibilmente con le esigenze operative delle forze armate, la scelta della gestione *esterna*, da disciplinare con contratti ad evidenza pubblica, sia da preferire rispetto alla gestione *diretta*.

Va infine fatto un cenno a due programmi di coproduzione multilaterale, attualmente in corso, i quali attengono, rispettivamente, alla costruzione di un velivolo europeo da combattimento- Programma *EFA/Eurofighter 2000*, ed alla realizzazione congiunta (che vede interessati il Regno Unito, la Francia e l'Italia) di una nave della categoria *Fregata* di nuova generazione- Programma *Orizzonte*.

Entrambi i programmi sono sottoposti al controllo coordinato delle massime autorità di controllo dei Paesi interessati (*Supreme Audit Institutions*) le quali hanno effettuato apposite visite ispettive al fine di verificare lo stato di attuazione dei medesimi e riferire ai Parlamenti nazionali.

Si allegano dunque alla presente relazione i rapporti sui cennati programmi, richiamandone in sintesi i dati salienti riferiti all'esercizio 1996.

Programma EFA-Eurofighter 2000:

Il programma - che riguarda la coproduzione, in ambito N.A.T.O., di un velivolo europeo da combattimento dotato del massimo numero di elementi comuni e di capacità offensive corrispondenti ai requisiti operativi stabiliti dalle quattro Nazioni partecipanti (Germania, Regno Unito, Italia e Spagna) - è stato regolamentato da appositi "*Memorandum of Understanding-MOU*" che dal primo, contenente i principi generali, si sono succeduti fino al n.7, disciplinando le varie fasi di definizione del medesimo.

Il totale dei finanziamenti a carico dell'Italia, dall'inizio del programma al 31 dicembre 1996, è di 2.983,7 miliardi, cui si aggiunge una previsione, per il 1997, di 244,7 miliardi. In particolare, per l'esercizio 1996, l'onere è ammontato a 431 miliardi.

Programma Orizzonte:

Tale programma - che concerne la realizzazione di una nave della categoria *Fregata* della lunghezza di 149 metri e di 6.000 tonnellate di stazza, dotata di un sistema di combattimento antiaereo, caratterizzata da una notevole adattabilità ad altre esigenze difensive ed, eventualmente, di attacco - presenta un costo preventivato che varia da 10.890 a 12.100 miliardi di lire per la realizzazione di 22 unità complessive, con opzioni di acquisto di 12 unità per il Regno Unito, 6 per l'Italia e 4 per la Francia.

Anche in questo caso la fonte regolatrice è il *Memorandum of Understanding*, che, nel caso di specie, sono stati tre (l'ultimo dei quali, del 21 marzo 1996).

Le spese finora affrontate dall'Italia (sul cap. 4031 dello Stato di previsione della difesa) sono ammontate a complessivi 13 miliardi di cui 4,6 per spese di gestione ed 8,4 per acquisto di beni e servizi. In particolare, nell'esercizio 1996, gli oneri del programma ammontano a 992 milioni.

Per quanto attiene alle fasi del programma, va precisato che la durata dello stesso è stata fissata nel periodo 1994-2004. Il termine della fase I, dedicata alla *definizione progettuale*, è previsto al 1997. Dal 1998 al 2002 dovrebbe realizzarsi il prototipo "nave da guerra" (comprensivo di nave ed armamento) ed, infine, dal 2003 al 2004 è previsto che venga realizzata la produzione di serie.

L'ammontare per ora limitato della spesa affrontata, rispetto ai valori complessivi, si spiega con la fase ancora iniziale del programma, il quale, va in ultimo precisato, si compone di due distinte linee che devono marciare in parallelo: quella per la realizzazione della nave e quella per la realizzazione dell'armamento.

2.6.1 Attività contrattuale dell'Arma dei carabinieri. Di particolare importanza è l'attività contrattuale dell'Arma dei carabinieri, posta in essere dal Comando Generale, che si è esplicata come segue:

Contratti di pubbliche forniture:

(in miliardi)

Sistema di scelta del contraente	Importo superiore soglia comunitaria	Importo inferiore soglia comunitaria	Totale
Licitazione privata	62,82	4,18	67
Appalto concorso	"	"	"
Trattativa privata	143,70	10,2	153
Totale	206,52	14,42	220

Contratti di servizi:

(in miliardi)

Sistema di scelta del contraente	Importo superiore soglia comunitaria	Importo inferiore soglia comunitaria	Totale
Licitazione privata	2,98	0,233	3,218
Appalto concorso	"	"	"
Trattativa privata	3,76	2,337	6,096
Totale	6,74	2,570	9,314

Contratti di lavori pubblici:

(in miliardi)

Sistema di scelta del contraente	Importo superiore soglia comunitaria	Importo inferiore soglia comunitaria	Totale
Asta pubblica	"	0,509	0,509
Licitazione privata	"	28,724	28,724
Appalto concorso	"	"	"
Trattativa privata	"	"	"
Totale	"	29,233	29,233

Di particolare rilevanza è poi il contratto per la manutenzione e la riparazione, programmata e non, di componenti di elicotteri, per un importo massimo presunto di 1,9 miliardi³².

³² Trattasi di un *contratto aperto*; nel ribadire l'esigenza, che l'Amministrazione effettui una verifica dei risultati ottenuti con l'utilizzazione del "contratto aperto" in luogo di un contratto che reca una disciplina compiuta, derivando da tale verifica la validità della scelta dell'Amministrazione, da valutare quindi sotto un profilo eminentemente gestionale, anche con riferimento ai minori costi per l'erario, si richiama in proposito, quanto detto al riguardo nella relazione dell'anno passato:

"Il c.d. "contratto aperto" è una figura creata dalla prassi amministrativa, e la sua ragion d'essere risiede nell'esigenza di poter disporre di un approvvigionamento, anche in condizioni di emergenza, che non risenta di una quantificazione fissa delle unità di un certo bene di cui si chiede la fornitura.

E' soprattutto nell'ambito della manutenzione dei sistemi d'arma che il "contratto aperto" mostra la sua utilità e, soprattutto trova la sua giustificazione, laddove sussistono esigenze tecniche legate alla difficoltà di determinare preventivamente, con esattezza, prestazioni contrattuali concernenti la riparazione e/o la revisione, ad esempio, di aeromobili, così come la collegata fornitura di parti di ricambio (va accennato, al riguardo, alla c.d. "quota non programmata" relativa ad avarie o a difetti imprevisti riscontrati in velivoli, che, secondo la Direzione degli armamenti aeronautici non supererebbe il 5/10% dell'ammontare contrattuale).

Nella struttura contrattuale predisposta secondo canoni introdotti negli ultimi anni, si è tenuta distinta una parte che può definirsi "chiusa" ed una parte che, dovendo fronteggiare esigenze impreviste ed imprevedibili (di solito ragguagliata al 10% dell'importo contrattuale) viene gestita con il sistema più macchinoso dei preventivi (c.d. parte aperta).

Ciò non comporta un'applicazione generalizzata nell'ambito dei contratti di forniture.

Nell'ambito dei contratti di forniture ed in quello dei contratti di servizi si rinviene, da un lato il rilevante ricorso alla trattativa privata (soprattutto per i servizi), e dall'altro, un rapporto fra contratti sopra la soglia comunitaria e contratti sotto soglia che vede comunque prevalere i primi (93,47% del totale per le forniture e 72,40% per i servizi), indicando un consistente ricorso alla gara europea.

Per quanto attiene ai contratti per lavori pubblici, laddove la totalità dei contratti è al di sotto della soglia comunitaria per un importo di 29 miliardi, va tenuto presente che tale valore non è di particolare rilievo in materia di lavori pubblici, e che, in considerazione della dislocazione territoriale che può definirsi "*capillare*"³³, e della circostanza che con interventi legislativi *ad hoc*, e con stanziamenti a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici si provvede alla costruzione di nuove Caserme, i contratti in argomento concernono interventi a carattere limitato sulle strutture esistenti, di natura, dunque soprattutto manutentiva.

Partendo da tale assunto, va comunque considerato che, la posizione del Consiglio di Stato continua ad essere piuttosto cauta in ordine a detta figura".

³³ L'organizzazione territoriale dell'Arma dei Carabinieri è articolata in:

- 5 comandi di divisione;
- 18 comandi di regione;
- 102 comandi provinciali (più 10 comandi di gruppo e il gruppo operativo Calabria);
- 523 compagnie e 4.662 stazioni.

MINISTERO DELLA DIFESA**Classificazione economica semplificata**

1996

- Stanziamenti definitivi (Valori assoluti in Milioni di lire)

- Incrocio funzioni-obiettivo/funzioni di 2° livello/Categorie economiche)

Funzione obiettivo Funzione di 2° livello	SPESE DI FUNZIONAMENTO		di cui : DI PERSONALE		SPESE PER INTERVENTI		INVESTIMENTI		ALTRE SPESE		TOTALE PER F.O.	
	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.
1 Indirizzo politico-amministrativo												
1.1 Diretta collaborazione organi di direzione politica	187.158	187.158	3.017	3.017	0	0	0	0	0	0	187.158	187.158
Totale funzione obiettivo	187.158	187.158	3.017	3.017	0	0	0	0	0	0	187.158	187.158
2 Funzione Difesa												
2.1 Organizzazione risorse operative umane	11.086.616	11.381.034	11.349.532	11.349.532	0	0	0	0	294.419	0	11.381.035	11.381.034
2.2 Organizzazione risorse operative strumentali	3.655.756	3.655.756	0	0	0	0	0	0	0	0	3.655.756	3.655.756
2.3 Formazione e addestramento	527.574	527.574	239.077	239.077	0	0	0	0	0	0	527.574	527.574
2.4 Sanità Militare	115.925	115.925	0	0	0	0	0	0	0	0	115.925	115.925
2.5 Manutenzione infrastrutture militari	491.087	491.087	0	0	0	0	0	0	0	0	491.087	491.087
2.6 Assistenza al personale	63.816	63.816	0	0	0	0	0	0	0	0	63.816	63.816
2.7 Ammodernamento e rinnovamento	4.213.632	36.047	0	0	100.722	0	605.649	4.883.956	0	0	4.920.003	4.920.003
2.8 Servizi generali	1.100.959	1.100.959	52.404	52.404	169.586	169.586	0	0	0	0	1.270.545	1.270.545
Totale funzione obiettivo	21.255.365	17.372.198	11.641.013	11.641.013	270.308	169.586	605.649	4.883.956	294.419	0	22.425.741	22.425.740
3 Funzione Sicurezza Pubblica e P.M.												
Non imputato a F.O. di 2° liv.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1 Organizzazione delle risorse operative umane	6.258.291	6.259.160	6.255.388	6.255.388	0	0	0	0	869	0	6.259.160	6.259.160
3.2 Organizzazione delle risorse operative strumentali	433.266	354.674	0	0	0	0	0	78.592	0	0	433.266	433.266
3.3 Formazione e addestramento	43.978	43.978	15.889	15.889	0	0	0	0	0	0	43.978	43.978
3.4 Sanità militare	10.552	10.552	0	0	0	0	0	0	0	0	10.552	10.552
3.5 Infrastrutture militari	53.460	24.983	0	0	0	0	0	28.478	0	0	53.460	53.461
3.6 Assistenza al personale	40.218	40.218	0	0	0	0	0	0	0	0	40.218	40.218
3.7 Investimenti	124.249	0	0	0	0	0	0	124.249	0	0	124.249	124.249
3.8 Servizi generali	203.246	203.246	0	0	0	0	0	0	0	0	203.246	203.246
Totale funzione obiettivo	7.167.260	6.936.811	6.271.277	6.271.277	0	0	0	231.319	869	0	7.168.129	7.168.130
4 Funzioni esterne												
4.1 Contributi ad Enti e Associazioni	19.343	0	0	0	0	34.550	0	0	15.207	0	34.550	34.550
4.2 Commissione Partigiani	107	107	0	0	0	0	0	0	0	0	107	107
4.3 Obiettori di coscienza	107.543	107.543	107.543	107.543	0	0	0	0	0	0	107.543	107.543
4.4 Riformimento idrico isole minori	0	0	0	0	74.078	74.078	0	0	0	0	74.078	74.078

R.G.S.: Ragioneria Generale dello Stato

C.D.C.: Corte dei conti

- Incrocio funzioni-obiettivo/funzioni di 2° livello/Categorie economiche)

Funzione obiettivo Funzione di 2° livello	SPESE DI FUNZIONAMENTO		di cui : DI PERSONALE		SPESE PER INTERVENTI		INVESTIMENTI		ALTRE SPESE		TOTALE PER F.O.	
	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.
4.5 Trasporto aereo civile di Stato	29.389	34.286	5.429	5.429	0	0	0	0	4.897	0	34.286	34.286
4.6 Aviazione civile	58.789	58.789	0	0	0	0	24.113	24.113	0	0	82.902	82.902
4.7 Meteorologia	0	0	0	0	0	25.034	26.609	1.575	0	0	26.609	26.609
4.8 Servizi militari	38.881	33.277	0	0	0	5.604	0	0	0	0	38.881	38.881
4.9 Ammortamento mutui INSEAN e ex INCIS	0	0	0	0	0	0	645	645	0	0	645	645
Totale funzione obiettivo	254.052	234.002	112.972	112.972	74.078	139.266	51.367	26.333	20.104	0	399.601	399.601
5 Funzione pensioni provvisorie												
5.1 Trattamento provvisorio di pensione al personale militare	0	2.089.013	0	0	0	0	0	0	2.089.013	0	2.089.013	2.089.013
5.2 Pensioni straordinarie ai decorati	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11
5.3 Costituzione posizione assicurativa INPS	46.195	46.195	0	0	0	0	0	0	0	0	46.195	46.195
Totale funzione obiettivo	46.206	2.135.219	0	0	0	0	0	0	2.089.013	0	2.135.219	2.135.219
6 Giustizia militare												
6.1 Organizzazione servizi giudiziari	14.708	14.708	14.316	14.316	0	0	0	0	0	0	14.708	14.708
Totale funzione obiettivo	14.708	14.708	14.316	14.316	0	0	0	0	0	0	14.708	14.708
Totale Amministrazione	28.924.749	26.880.096	18.042.595	18.042.595	344.386	308.852	657.016	5.141.608	2.404.405	0	32.330.556	32.330.556

R.G.S.: Ragioneria Generale dello Stato
C.D.C.: Corte dei conti

MINISTERO DELLA DIFESA**Classificazione economica semplificata**

1996

- Pagamenti totali (Valori assoluti in Milioni di lire)**- Incrocio funzioni-obiettivo/funzioni di 2° livello/Categorie economiche)**

Funzione obiettivo Funzione di 2° livello	SPESE DI FUNZIONAMENTO		di cui : DI PERSONALE		SPESE PER INTERVENTI		INVESTIMENTI		ALTRE SPESE		TOTALE PER F.O.	
	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.
1 Indirizzo politico-amministrativo												
1.1 Diretta collaborazione organi di direzione politica	218.003	218.003	2.460	2.460	0	0	0	0	0	0	218.003	218.003
Totale funzione obiettivo	218.003	218.003	2.460	2.460	0	0	0	0	0	0	218.003	218.003
2 Funzione Difesa												
2.1 Organizzazione risorse operative umane	11.002.386	11.274.002	11.245.449	11.245.449	0	0	0	0	271.616	0	11.274.002	11.274.002
2.2 Organizzazione risorse operative strumentali	3.423.956	3.423.956	0	0	0	0	0	0	0	0	3.423.956	3.423.956
2.3 Formazione e addestramento	511.775	511.775	246.498	246.498	0	0	0	0	0	0	511.775	511.775
2.4 Sanità Militare	98.964	98.964	0	0	0	0	0	0	0	0	98.964	98.964
2.5 Manutenzione infrastrutture militari	460.401	460.401	0	0	0	0	0	0	0	0	460.401	460.401
2.6 Assistenza al personale	55.515	55.515	0	0	0	0	0	0	0	0	55.515	55.515
2.7 Ammodernamento e rinnovamento	3.533.197	7.767	0	0	81.248	0	683.021	4.289.699	0	0	4.297.466	4.297.466
2.8 Servizi generali	1.105.927	1.105.927	54.344	54.344	156.829	156.829	0	0	0	0	1.262.756	1.262.756
Totale funzione obiettivo	20.192.121	16.938.307	11.546.291	11.546.291	238.077	156.829	683.021	4.289.699	271.616	0	21.384.835	21.384.835
3 Funzione Sicurezza Pubblica e P.M.												
Non imputato a F.O. di 2° liv.	0	0	0	0	0	0	5.649	5.649	0	0	5.649	5.649
3.1 Organizzazione delle risorse operative umane	6.449.842	6.450.711	6.446.675	6.446.675	0	0	0	0	869	0	6.450.711	6.450.711
3.2 Organizzazione delle risorse operative strumentali	421.815	354.369	0	0	0	0	0	67.447	0	0	421.815	421.816
3.3 Formazione e addestramento	42.997	42.997	15.889	15.889	0	0	0	0	0	0	42.997	42.997
3.4 Sanità militare	10.231	10.231	0	0	0	0	0	0	0	0	10.231	10.231
3.5 Infrastrutture militari	51.779	24.971	0	0	0	0	0	26.808	0	0	51.779	51.779
3.6 Assistenza al personale	40.482	40.482	0	0	0	0	0	0	0	0	40.482	40.482
3.7 Investimenti	122.205	0	0	0	0	0	7.403	129.608	0	0	129.608	129.608

R.G.S. : Ragioneria Generale dello Stato

C.D.C. : Corte dei conti

- Incrocio funzioni-obiettivo/funzioni di 2° livello/Categorie economiche)

Funzione obiettivo Funzione di 2° livello	SPESE DI FUNZIONAMENTO		di cui : DI PERSONALE		SPESE PER INTERVENTI		INVESTIMENTI		ALTRE SPESE		TOTALE PER F.O.	
	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.	R.G.S.	C.D.C.
3.8 Servizi generali	205.950	205.950	0	0	0	0	0	0	0	0	205.950	205.950
Totale funzione obiettivo	7.345.301	7.129.711	6.462.564	6.462.564	0	0	13.052	229.512	869	0	7.359.222	7.359.223
4 Funzioni esterne												
4.1 Contributi ad Enti e Associazioni	18.843	0	0	0	0	35.488	0	0	16.646	0	35.489	35.488
4.2 Commissione Partigiani	113	113	0	0	0	0	0	0	0	0	113	113
4.3 Obiettori di coscienza	107.543	107.543	107.543	107.543	0	0	0	0	0	0	107.543	107.543
4.4 Rifornimento idrico isole minori	0	0	0	0	77.318	77.318	374	374	0	0	77.692	77.692
4.5 Trasporto aereo civile di Stato	25.854	30.427	5.100	5.100	0	0	0	0	4.574	0	30.428	30.427
4.6 Aviazione civile	38.033	38.033	0	0	0	0	19.421	19.421	0	0	57.454	57.454
4.7 Meteorologia	0	0	0	0	0	34.235	35.099	864	0	0	35.099	35.099
4.8 Servizi militari	24.014	24.014	0	0	0	0	0	0	0	0	24.014	24.014
4.9 Ammortamento mutui INSEAN e ex INCIS	0	0	0	0	0	0	902	902	0	0	902	902
Totale funzione obiettivo	214.400	200.130	112.643	112.643	77.318	147.041	55.796	21.561	21.220	0	368.734	368.732
5 Funzione pensioni provvisorie												
5.1 Trattamento provvisorio di pensione al personale militare	0	1.960.446	0	0	0	0	0	0	1.960.446	0	1.960.446	1.960.446
5.2 Pensioni straordinarie ai decorati	61	61	0	0	0	0	0	0	0	0	61	61
5.3 Costituzione posizione assicurativa INPS	44.122	44.122	0	0	0	0	0	0	0	0	44.122	44.122
Totale funzione obiettivo	44.183	2.004.629	0	0	0	0	0	0	1.960.446	0	2.004.629	2.004.629
6 Giustizia militare												
6.1 Organizzazione servizi giudiziari	14.134	14.134	13.804	13.804	0	0	0	0	0	0	14.134	14.134
Totale funzione obiettivo	14.134	14.134	13.804	13.804	0	0	0	0	0	0	14.134	14.134
Totale Amministrazione	28.028.142	26.504.914	18.137.762	18.137.762	315.395	303.870	751.869	4.540.772	2.254.151	0	31.349.557	31.349.556

R.G.S. : Ragioneria Generale dello Stato

C.D.C: Corte dei conti

Allegato A

PROGRAMMA EFA/EUROFIGHTER 2000

Relazione sull'esercizio finanziario 1996

1. Aspetti generali

Il programma di co-produzione multilaterale denominato Eurofighter 2000 è stato concordato nell'ambito del Trattato del Nord-Atlantico, dai Ministri della difesa di Germania, Regno Unito, Italia e Spagna, in vista della realizzazione di un velivolo europeo da combattimento dotato del massimo numero di elementi comuni e di capacità offensive corrispondenti ai requisiti operativi stabiliti dalle quattro Nazioni partecipanti.

I principi-base del programma sono contenuti nel Memorandum of Understanding n. 1 (MOU generale EFA), sottoscritto nel 1986, che prevede la suddivisione del programma stesso in cinque fasi successive - definizione, sviluppo, industrializzazione, produzione in serie e supporto logistico - e la conclusione di separati accordi intergovernativi (MOU) per l'avvio di ciascuna fase.

Con i successivi Memoranda of Understanding n. 2 e n. 3 sono stati posti in essere gli accordi, rispettivamente, per le fasi di definizione del programma e di sviluppo del velivolo e del motore.

Quest'ultima fase, iniziata nel 1988, include la costruzione di sette velivoli prototipi (Development Aircrafts) e lo svolgimento delle prove di volo.

In applicazione del MOU n. 3 la gestione del programma è stata affidata all'Agenzia governativa NEFMA (NATO EFA Development, Production and Logistic Management Agency), con sede a Monaco di Baviera, mentre la controparte industriale è rappresentata da due consorzi operanti in regime di diritto tedesco, con i quali sono stati stipulati i due contratti principali, rispettivamente, concernenti lo sviluppo della cellula e degli equipaggiamenti e l'integrazione del sistema d'arma (consorzio EUROFIGHTER) e lo sviluppo del motore e dei relativi accessori (consorzio EUROJET). Le industrie italiane partecipanti ai due consorzi in qualità di Capocommesse sono ALenia e FIAT AVIO.

Al fine di adattare le esigenze operative alla mutata situazione politica e strategica internazionale il 21 gennaio 1994 sono stati approvati a Madrid i nuovi requisiti tecnico-operativi.

Ferma restando la configurazione aerodinamica di base essi prevedono modifiche nel sistema di armamento del velivolo, nell'esecuzione della missione in ambiente nucleare e nelle caratteristiche secondarie di volo. Il sistema d'arma conseguente ai predetti adeguamenti ha assunto la denominazione di "EUROFIGHTER 2000", ed il 31 luglio 1995 è stato sottoscritto a Madrid l'accordo intergovernativo per il ri-orientamento del programma di sviluppo del sistema d'aereo Eurofighter 2000 (MOU n. 4).

Al fine di contenere la spesa in termini di personale e di costi di gestione, con la sottoscrizione a Madrid il 18 ottobre 1995 del Memorandum n. 5 è stata realizzata, con effetto dal 1 gennaio 1996, la fusione della NEFMA con un'altra Agenzia della NATO, avente sede, anch'essa, a Monaco di Baviera, incaricata della gestione del progetto TORNADO.

Dal 24 al 28 giugno 1996 si è tenuta l'annuale visita informativa presso l'Agenzia NETMA in Monaco di Baviera compiuta dai controllori delle Istituzioni Superiori di Controllo delle Nazioni partecipanti al progetto.

In preparazione della visita sono state individuate alcune aree di interesse riguardanti, in particolare, lo stato di avanzamento del programma e la situazione finanziaria.

Durante la visita sono stati analizzati gli aspetti organizzativi e quelli tecnici; è stata esaminata la documentazione relativa; sono stati riscontrati gli aspetti contrattuali e manageriali, con particolare riferimento alle situazioni di rischio; si è proceduto ad una analisi dei costi e sono state considerate le fasi future del programma.

I risultati della visita presso l'Agenzia NETMA, riguardo agli aspetti tecnici del programma, hanno evidenziato alcuni problemi segnatamente concernenti la polarizzazione del radar, il sistema di controllo di volo e i programmi di equipaggiamento; sussistono ancora alcune aree di rischi tecnici ma NETMA si sta adoperando per eliminarle.

Dalle analisi compiute è risultato che la fase di sviluppo continuerà sino al 2002.

Per quanto concerne lo stato dei costi globali e il finanziamento del programma di sviluppo è emerso che le riserve ammontano a 1.671 miliardi di lire per l'Italia alle condizioni economiche del 1996.

Riguardo infine gli effetti della fusione delle due preesistenti Agenzie nell'Agenzia NETMA, essi sono stati ritenuti soddisfacenti.

I risultati della visita presso l'Agenzia NETMA hanno costituito oggetto della conferenza dei controllori delle singole Nazioni partecipanti al progetto Eurofighter/2000 tenutasi a Madrid il 4 e 5 dicembre 1996 e in quell'occasione sono state considerate le possibili aree di interesse per la successiva visita a NETMA che avrà luogo nel giugno 1997.

Alla fine del 1996 il Comitato degli Stati di indirizzo ha approvato il MOU n. 6 ed il MOU n. 7, il primo riguardante tutte le attività previste per le fasi di industrializzazione e di produzione ed il secondo riguardante tutte le attività di supporto logistico previste durante le fasi di industrializzazione, produzione e di supporto di servizio sino al 2006.

2. I tempi di attuazione del programma

All'attualità non risultano rispettati alla lettera i tempi di realizzazione del programma non avendo ancora avuto inizio le fasi di industrializzazione e produzione.

La consegna dei primi velivoli di produzione ai reparti operativi delle Forze aeree dei Paesi partecipanti è prevista nel 2002.

Va, peraltro, considerato che esiste una relazione di dipendenza tra la fase di sviluppo e quelle successive di industrializzazione e produzione in serie, determinata dal fatto che le prove di volo previste nell'ambito del programma di sviluppo vengono effettuate non solo sulle attrezzature prototipiche, ma anche su cinque velivoli di produzione strumentati (Instrumented Production Aircraft - IPAs).

Questi ultimi, secondo notizie fornite dall'Amministrazione della difesa, sono velivoli che verranno pagati nella fase di produzione, e la cui attività rientra nelle spese previste per la fase di industrializzazione, ancorché lo scopo risulti quello di concludere l'attività delle prove di volo nella fase di sviluppo.

Il segnalato slittamento delle attività di industrializzazione e di produzione, nonché la conseguente ritardata consegna dei velivoli di serie destinati alle prove di volo, possono comportare effetti negativi sul regolare svolgimento del programma di sviluppo, giacché esso non può concludersi senza un corrispondente progresso delle altre due fasi.

Per consentire il rispetto delle scadenze stabilite per la consegna era stato individuato un programma minimo di attività integrative, denominato Programma di assicurazione dello sviluppo (Development Assurance Programme), finalizzate a raccordare le fasi dello sviluppo e della industrializzazione.

Nel corso dell'anno 1996 è stato deciso dalle Nazioni partecipanti di lanciare congiuntamente le fasi di industrializzazione e di produzione unificando anche il relativo strumento intergovernativo, cioè il MOU n. 6, attualmente, in via di definizione.

L'ulteriore sviluppo del programma, dopo la firma del Memorandum d'intesa n. 6, prevede la stipulazione dei contratti con l'industria per le due fasi congiunte di industrializzazione e produzione.

Quest'ultima ha già fornito le proprie quotazioni, a partire da un'opzione di base, che prevede un numero totale di 620 velivoli, dei quali 232 destinati al Regno Unito, 180 alla Germania, 121 all'Italia e 87 alla Spagna.

Nel febbraio 1996 le Nazioni hanno emesso una richiesta finale di quotazioni. Essa contiene il numero di aerei definitivamente commissionati da ciascun Paese partecipante ed ha valore di proposta contrattuale. La distribuzione delle quote-lavoro assegnate a ciascun Paese è in funzione del numero di velivoli commissionati. Non è previsto alcun bilanciamento delle quote relative ai costi tra la fase di sviluppo e le fasi successive.

Il numero di 130 (121+9)¹ velivoli previsto per l'Italia (non suscettibile di variazioni in funzione delle opzioni² degli altri partners) è dettato da esigenze tecnico-operative, essendo ormai divenuta improrogabile la sostituzione dei velivoli F-104 S in dotazione alla nostra Aeronautica Militare.

Per coprire l'intervallo temporale sino all'entrata in servizio dei primi velivoli EUROFIGHTER/2000 di serie, è stato attuato un programma di ricondizionamento tecnico e strutturale degli F-104 e all'acquisizione in leasing di due gruppi di TORNADO Air Defence Variant della Gran Bretagna³.

Nell'aprile 1996 i due consorzi hanno presentato le offerte a prezzo massimo per le fasi di industrializzazione e produzione mentre nel giugno 1996 sono state presentate offerte budgetarie⁴ per il supporto logistico.

Il valore delle offerte, alle condizioni economiche 1996, è indicato nel prospetto che segue:

2.828 miliardi per la fase di industrializzazione

9.490 miliardi per la fase di produzione

12.318 miliardi

5.365 miliardi per la fase di supporto logistico

17.683 miliardi (non comprensive delle esclusioni)

La distribuzione delle quote-lavoro, cui ogni Nazione ha titolo, è proporzionale al numero dei velivoli acquistato da ciascuna Nazione e risulta dal prospetto che segue.

Germania	29,03%	(30,00%)
Italia	19,52%	(20,00%)
Spagna ⁵	14,03%	(13,67%)
Regno Unito	37,42%	(36,33%)

I valori riportati tra parentesi sono quelli effettivamente raggiunti più in linea con quelli utilizzati nella fase di sviluppo industriale: ove perduri diversità tra i due valori è prevista un'azione di offset (compensazioni industriali).

3. Problematiche tecnico-operative

Il prototipo n. 6 (Development Aircrafts 6-DA6), assemblato in Spagna da CASA, primo prototipo biposto, ha volato a Getafe il 31 agosto 1996.

Ogni paese partecipante al progetto ha, quindi, almeno un proprio prototipo E.2000 che vola presso la propria ditta velivolistica.

Nel corso del 1996 sono state raggiunte le 270 ore nel programma di prova di volo secondo

¹ 121 velivoli sono stati commissionati mentre per i restanti 9 esiste una opzione che verrà decisa successivamente.

² Germania 0
Italia 9
Spagna 16
Regno Unito 65

Tali opzioni hanno, comunque, carattere aggiuntivo rispetto al reale contingente delle nazioni che risulta concentrato verso i numeri principali.

³ Secondo l'Amministrazione della difesa tale soluzione è risultata economicamente più conveniente rispetto a quella alternativa rappresentata dall'acquisto dei più costosi velivoli americani F-16 o F-18.

⁴ Cioè offerte di massima.

⁵ Trattasi di una stima, in quanto detta Nazione potrebbe non essere in grado di mantenere il programma.

il prospetto che segue che riporta il numero dei voli e le corrispondenti ore di volo dei quattro prototipi:

Development Aircrafts	Numero voli	Ore di volo
DA1	72 voli	73:11 hrs
DA2	150 “	116:45 hrs
DA3	72 “	66:48 hrs
DA6	13 “	12:45 hrs
Totale	307 “	269:29 hrs

Riguardo al motore il consorzio Eurojet ha presentato le prove per le certificazioni al volo del 3° standard di sviluppo del propulsore EJ200 (lo 03A): tale processo di certificazione dovrebbe terminare nel primo quadrimestre 1997 e permettere l'uso del nuovo standard per le prove di volo.

La permanenza di alcune aree critiche dal punto di vista tecnico ha determinato un rallentamento nella realizzazione del programma. Rispetto alla vigente Master Phasing Chart (MPC) del novembre 1993 (la tabella che contiene le previsioni relative al riallineamento temporale incorporato nel ri-orientamento), il volo del Development Aircraft n. 6 (Spagna) ha avuto luogo con circa un anno di ritardo.

Ciò si è ripercosso sui restanti 3 velivoli di sviluppo che nel 1996 non hanno volato, ma i cui primi voli sono avvenuti nel primo quadrimestre 1997 nel seguente ordine:

DA7 (Torino) 24 gennaio 1997

DA5 (Manching) 24 febbraio 1997

DA4 (Warton) 14 marzo 1997

Il segnalato ritardo è dovuto, sia a problemi di sviluppo ed integrazione del software e del sistema controlli di volo (Flight Control System), che del sistema avionico generale, sia alla disponibilità degli equipaggiamenti (in questo tipo di velivolo esistono 285 diversi equipaggiamenti velivolo ed oltre 20 accessori motore).

Il rischio di ritardi indotti sul raggiungimento delle certificazioni operative iniziali e finali è, comunque, elevato secondo le valutazioni della stessa Agenzia.

Nelle aree in cui lo sviluppo rimane critico, le stime relative ai “criteri di maturità” del velivolo (che sono i progressi tecnici cui viene collegata la decisione del passaggio alla fase successiva di industrializzazione del programma) prevedono il totale raggiungimento dei criteri per la fase di industrializzazione nella seconda metà del 1997.

Le prospettive concernenti il raggiungimento dei criteri di maturità sono invece confortanti per quanto riguarda l'elemento motore, essendo previsto il soddisfacimento della quasi totalità degli obiettivi tecnici prefissati entro il primo trimestre 1997, in linea dunque con l'avvio della industrializzazione. Anche i problemi relativi all'accessorio-motore denominato Digital Engine Control Unit (già in precedenza segnalati) sono sotto controllo ed il Preliminary Declaration of Design and Performance (Dichiarazione preliminare di progetto e di prestazione) dello standard finale C2 è previsto entro il 1997 a causa del completamento dei tests di compatibilità elettromagnetica.

4. Aspetti finanziari

Le previsioni di spesa per le fasi di industrializzazione e di produzione per ogni Nazione sono contenute nel MOU n. 6.

Da esso risulta che il numero totale dei velivoli commissionati è pari a 620 di cui 121 italiani, corrispondenti ad una percentuale di lavoro comune del 19,52%.

La riportata percentuale (19,52%) differisce da quella relativa alla fase di sviluppo che era del 21,00%.

Le quattro Nazioni hanno deciso, per ridurre al minimo gli spostamenti di lavoro da una nazione all'altra, minimizzando così rischi, costi e slittamento temporale, che il lavoro reale delle quattro Nazioni possa differire da quello nominale: per l'Italia esso è pari al 20% (+0,48% rispetto al valore nominale).

Le differenze saranno compensate da azioni di offset (compensazioni industriali) tra le nazioni debtrici e creditrici.

Conseguentemente, per tutto ciò che riguarda il lavoro comune, cioè delle parti del velivolo utili per tutte le Nazioni, ogni Nazione pagherà per il velivolo lo stesso prezzo delle altre.

Nella fase di industrializzazione ogni Nazione finanzia le spese sostenute dalla propria industria per l'esecuzione delle attività di produzione assegnate, mentre in quella di produzione pagherà il lavoro effettuato dalla propria industria (principio territoriale).

Tenuto conto della differenza esistente tra la distribuzione reale del lavoro e quella nominale e della necessità che i costi delle parti comuni dei velivoli siano identici per ogni Nazione è stato deciso di ripartire i velivoli stessi in due blocchi a seconda del tipo di finanziamento.

Il blocco n. 1 comprende n. 600 velivoli finanziati in base al principio territoriale e il blocco n. 2 comprende n. 20 velivoli (di cui 1 italiano) finanziati con il sistema offtakes (cioè ogni Nazione paga i propri velivoli).

Dal punto di vista contrattuale il MOU n. 6 prevede la stipula di due contratti "ombrello" con i due consorzi.

Tali contratti - denominati enabling contract, cioè una sorta di contratti quadro - comprenderanno l'intero programma e saranno soggetti ad un prezzo massimo.

Nell'ambito del tetto di spesa fissato dagli anzidetti contratti verranno siglati atti aggiuntivi sia per la fase di industrializzazione sia per la fase di produzione, soggetti a prezzi fissi.

L'importo totale della somma per gli atti aggiuntivi non potrà superare il prezzo massimo.

I velivoli saranno prodotti in tre tranches, rispettivamente, di 148, 136 e 236, cui corrisponderanno tre atti aggiuntivi, preceduti da quello relativo alla industrializzazione.

I costi per ciascuna nazione riferiti sia alla fase di industrializzazione che a quella di produzione non potranno eccedere per ciascuna nazione l'ammontare sottoriportato:

GE	15.777 milioni di marchi tedeschi (esclusa IVA)
GE	18.144 milioni di marchi tedeschi (inclusa IVA)
IT	12.691 miliardi di lire
SP	746.039 milioni di pesetas
UK	9.167 milioni di sterline inglesi

Il prospetto che segue riporta i costi per ogni nazione riferiti alla fase di industrializzazione e a quella di produzione, sia al blocco n. 1 che al blocco n. 2;

	PI (Industrializzazione)	Produzione	
		blocco 1	blocco 2
GE	3.632	12.145	0
	(milioni di marchi tedeschi, inclusa IVA)		
GE	4.177	13.967	0
	(milioni di marchi tedeschi, esclusa IVA)		
IT	2.568	10.039	84
	(miliardi di lire)		

SP 160.390 553.23 32.415
(milioni di pesetas)

UK 1.416 7.301 450
(milioni di sterline inglesi).

Per le attività di supporto logistico (ILS Integrated Logistic Support) che comprendono, le attività di management, quelle di progetto e sviluppo di sistemi di supporto e produzione hardware il MOU n. 7 prevede la seguente modalità di distribuzione del lavoro.

Per le voci comuni di equipaggiamenti di supporto di alto valore (SHV⁶) il lavoro sarà suddiviso tra le Nazioni sulla base del rapporto di offtake per ogni particolare voce.

Per le altre voci comuni di equipaggiamenti di supporto il lavoro sarà diviso sulla base del rapporto di offtake di velivoli delle nazioni.

Per le future attività di supporto logistico di servizio la distribuzione del lavoro sarà coperta secondo quanto verrà stabilito in apposito memorandum supplementare.

I ratei di cambio tra le valute necessari per la misurazione della distribuzione del lavoro vengono calcolati sulla base della media dei cambi del 1996.

Per le attività di management, di servizio e di disegno e di sviluppo degli equipaggiamenti comuni di supporto ogni Nazione sosterrà i costi del lavoro effettuato dalla propria industria.

I costi delle attività di servizio e di progetto e di sviluppo degli equipaggiamenti comuni di supporto saranno sostenuti dalle Nazioni in proporzione alle attuali richieste.

I costi dell'attività di produzione hardware saranno suddivisi secondo le attuali richieste delle varie Nazioni.

Il valore totale del MOU n. 7, a condizioni economiche 1996 per l'Italia è di 3.068 miliardi di lire secondo la tabella che segue.

GE	3.700	milioni di marchi tedeschi
IT	3.068	miliardi di lire
SP	241.86	milioni di pesetas
UK	1.900	milioni di sterline inglesi

Per quanto riguarda l'Italia la previsione di spesa per l'industrializzazione, produzione e supporto logistico in base alle offerte a novembre 1996 è pari a 17.683 miliardi, mentre secondo una previsione dell'amministrazione della difesa ammonta a 16.000 miliardi; il valore finale a seguito della contrattazione risulta pari a 15.700 miliardi.

L'impegno finanziario sostenuto dall'Italia nell'esercizio finanziario 1996 è stato pari a 430,9 miliardi.

Il totale dei finanziamenti italiani, dall'inizio del programma al 31 dicembre 1996, è ammontato a 2.983,7 miliardi.

Nel prospetto allegato è riportato il totale dei finanziamenti italiani suddiviso per anno e per attività.

I pagamenti vengono effettuati da due Istituti bancari italiani (Banca nazionale del lavoro e Banco di Sicilia) presso i quali sono stati aperti tre conti correnti bancari intestati a NETMA, uno, in lire, presso la Banca nazionale del lavoro e due, di cui uno in lire ed uno in marchi tedeschi, presso il Banco di Sicilia.

Gli interessi corrisposti dai predetti Istituti bancari vengono restituiti al Tesoro.

Possibili aree di interesse per la visita presso NETMA a Monaco prevista dal 16 al 20 giugno 1997.

a) Aspetti budgetari e finanziari relativi a NETMA - situazione dell'Agenzia, dopo

⁶ Super High Value.

l'avvenuta fusione, con particolare riguardo al personale e ai costi.

b) Situazione economico-finanziaria del programma EUROFIGHTER/2000, con particolare riferimento alla partecipazione finanziaria dell'Italia.

c) Aspetti commerciali del programma - gli effetti della contrattazione. Strategia dei contratti a prezzo fisso; la responsabilità dell'industria.

d) Gli aspetti manageriali del programma - analisi dei rischi.

e) Monitoraggio dei costi del programma e dei tempi di attuazione.

f) Fasi future del programma e distribuzione del lavoro tra le Nazioni partecipanti.

Per ognuna delle aree di interesse sopraindicate è opportuno che la NETMA metta a disposizione tutta la documentazione relativa.