

del controllo della Corte, con la deliberazione n. 33/2000, ha approvato un'apposita indagine in esito al controllo sulla gestione delle risorse destinate al Giubileo. Analoga indagine è in corso di predisposizione con riferimento alle risorse finanziarie destinate a Roma capitale.

Rilevante è anche l'aumento della massa spendibile, che passa da 58.801 mld del 1998 a 75.562 mld del 1999, con un incremento del 28,5%.

L'analisi degli indicatori finanziari rivela, nel 1999 rispetto al 1998, un miglioramento, anche se non particolarmente consistente, sia in termini di risorse impegnate su stanziamenti di competenza (+4,7 punti percentuali), che di pagamenti totali su massa spendibile (+6,3%).

L'analisi degli andamenti della spesa gestiti direttamente dalle Amministrazioni centrali mostra, nel 1999 rispetto al 1998, un recupero di 11 punti percentuali in termini di impegni su competenza e una flessione di 0,4% punti percentuali in termini di pagamenti su massa spendibile.

Per le risorse trasferite, si è registrata una flessione dell'11% in termini di impegni su competenza; sul versante dei pagamenti su massa spendibile, si è, invece, riscontrato un incremento del 19,7%.

Risorse finanziarie 1999, in milioni di lire, per categorie di opere pubbliche
Amm.zioni centrali

categorie di opere	res. Tot. Stanz. "F" all'1/1	stanz.def.comp	massa impegn.	% imp. Su prev.def.comp	residui iniziali	massa spendibile	pagato totale	residui totali	% pag. tot su massa spendibile
Edilizia demaniale	835.918	1.153.596	1.989.514	59,15	2.894.663	4.048.259	793.739	3.124.671	19,61
Edilizia abitativa	25	2.092.112	2.092.137	98,25	923.852	3.015.964	1.302.670	1.676.935	43,19
Edilizia scolastica ³	27	3.690.659	3.690.686	96,63	1.092.065	4.782.724	1.292.116	3.366.175	27,02
Edilizia ospedaliera	161.970	1.264.830	1.426.800	78,99	202.752	1.467.581	521.783	880.677	35,55
Opere irrigue	24.606	770.810	795.415	71,67	1.504.971	2.275.781	540.086	1.668.739	23,73
Opere igienico san. e idriche	164.577	110.121	274.698	62,55	134.492	244.612	72.029	146.388	29,45
Opere ferroviarie	415.813	9.359.524	9.775.337	87,45	571.188	9.930.712	7.788.056	1.300.140	78,42
Opere marittime e port.	36.026	580.733	616.759	91,36	960.636	1.541.368	444.526	1.063.826	28,84
Opere aeroportuali	87.111	352.814	439.925	99,80	840.876	1.193.689	379.599	813.919	31,80
Patrimonio storico-art.	23.320	444.946	468.267	85,38	371.996	816.943	350.058	466.776	42,85
Salvaguardia ambientale	83.557	1.014.841	1.098.398	55,74	835.305	1.850.146	787.515	986.480	42,57
Viabilità	8.994	5.375.101	5.384.095	100,00	10.877.034	16.252.135	3.690.122	12.562.012	22,71
Calamità nat. e prot. Civ.	598.863	1.600.750	2.199.613	81,67	3.634.732	5.235.483	1.553.141	3.327.463	29,67
Opere varie	4.091.904	4.357.245	8.449.148	75,93	8.610.751	12.967.996	6.150.400	6.693.385	47,43
totale amm. centrali	6.532.712	32.168.081	38.700.793	86,82	33.455.312	65.623.393	25.665.841	38.077.585	39,11

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati R.G.S.

Risorse finanziarie 1999, in milioni di lire, per categorie di opere pubbliche - Enti locali

categorie di opere	res. Tot. Stanz. "F" all'1/1	stanz.def.comp	massa impegn.	% imp. Su prev.def.comp	residui iniziali	massa spendibile	pagato totale	residui totali	% pag. tot su massa spendibile
Edilizia demaniale	-	454.326	454.326	99,97	-	454.326	287.194	166.991	63,21
Edilizia abitativa	18	190.291	190.309	100,00	340.328	530.618	343.995	186.420	64,83
Edilizia scolastica	-	219.821	219.821	93,80	159	219.980	26.265	180.083	11,94
Opere irrigue	300	10.500	10.800	98,81	300	10.800	10.375	-	96,07
Opere igienico san. e idriche	23.198	610.569	633.767	99,08	134.822	745.391	398.176	343.835	53,42
Opere ferroviarie	-	131.857	131.857	87,58	11.924	143.781	127.401	-	88,61
Opere marittime e port.	1.291	9.560	10.852	83,16	4.529	14.090	8.064	4.941	57,23
Opere aeroportuali	-	8.000	8.000	100,00	-	8.000	8.000	-	100,00
Patrimonio storico-art.	-	-	-	-	27	27	-	27	-
Salvaguardia ambientale	-	220.921	220.921	99,96	8.058	228.979	220.667	8.164	96,37
Viabilità	37.036	1.857.262	1.894.298	54,92	1.871.734	3.728.996	963.464	2.762.624	25,84
Calamità nat. e prot. Civ.	375	936.014	936.389	97,74	287.787	1.223.800	558.283	658.415	45,62
Opere varie	917.519	944.991	1.862.510	87,08	1.685.508	2.630.500	853.674	1.643.469	32,45
totale Enti locali	979.738	5.594.112	6.573.849	81,80	4.345.176	9.939.288	3.805.559	5.954.969	38,29
totale generale	7.512.450	37.762.193	45.274.643	86,08	37.800.488	75.562.681	29.471.400	44.032.553	39,0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati R.G.S.

³ La Corte, nella competente sede del controllo, ha approvato, nel corso dell'adunanza del 3 maggio 2000, un'apposita indagine concernente l'edilizia universitaria dal 1993 al 1998.

6. Stato di attuazione delle erogazioni per investimenti pubblici nel Mezzogiorno e nelle altre aree depresse.

Le spese per investimenti pubblici (infrastrutture e incentivi alle imprese) - che si concentrano nel Mezzogiorno per l'80/85% - si presentano in aumento a partire dal primo trimestre del '97. Nel 1998, il totale degli impieghi risulta in aumento del 27% rispetto al 1997, con un tasso di crescita quasi triplo rispetto a quello della spesa totale per investimenti della Pubblica Amministrazione (circa il 10,9% nel 1998).

Si è così passati da investimenti specificamente destinati alle aree depresse pari a 13.400 miliardi nel 1996, a circa 15.100 nel 1997, a 19.300 nel 1998. Tali valori si aggiungono alle risorse ordinarie erogate da Amministrazioni centrali e locali.

Nei primi 9 mesi del 1999, il tasso di incremento della spesa per investimenti, sul corrispondente periodo del 1997, è pari al 48,5%.

Voci	Miliardi di lire		Variazioni percentuali	
	1997	1998	'97-'98	'97-'99 primi 9 mesi
- Bilancio Stato	2.801	2.093	-25,3	30,3
- Min. Industria conti tesoreria (1)	4.660	5.769	23,8	-2,1
- Altre (Regioni, Min. Tesoro, Min. Lavoro)	4.537	4.793	5,6	44,8
Pagamenti al sistema economico	11.998	12.655	5,5	18,2
Accreditati a enti su conti di tesoreria	2.742	6.245	127,8	251,7
Altro	396	351	-11,4	-59,4
Totale impieghi(*)	15.136	19.251	27,2	48,5

Per un confronto omogeneo le uscite di dicembre dal c/c di tesoreria del Min. Industria sono imputate al gennaio successivo.

(*) Le erogazioni includono le risorse di parte nazionale e comunitaria specificamente destinate alle aree depresse, a netto degli sgravi fiscali. Le risorse si aggiungono a quelle ordinarie erogate nell'area.

Fonte. Conto Risorse - Impieghi. Gruppi monitoraggio dei flussi di cassa, Ministero del Tesoro.

In particolare, con la delibera Cipe n. 52 del 21 aprile 1999, sono stati assegnati i fondi destinati al Mezzogiorno, per il finanziamento di 231 opere di completamento per 2.577 mld e di opere commissariate ai sensi della legge n.

135/97 per ulteriori 377 mld, per un totale di 2.954 mld di lire, di cui 539 mld di competenza del 1999.

Inoltre, il Cipe è intervenuto con delibera n. 142 del 6 agosto 1999 per ripartire le risorse assegnate alle intese istituzionali di programma⁴, per l'importo di lire 3.500 mld, a valere sul rifinanziamento della legge n. 208/98 disposto nella tabella C della legge finanziaria per il 1999. L'ammontare di 2.700 mld destinato al Mezzogiorno è stato ripartito tra le singole Regioni sulla base di criteri adottati per la programmazione dei fondi strutturali 2000-2006, mentre i 315 mld attribuiti alle Regioni del centro-nord sono stati assegnati sulla base dei criteri utilizzati nella delibera Cipe n. 135 del 6 agosto 1999 per le opere di completamento.

La tabella che segue espone la situazione degli interventi infrastrutturali sottesi ai patti territoriali di "prima generazione".

Importo in milioni

Patti	Data concessione	Investimento complessivo	Onere Stato	Erogazioni 1999	Erogazioni I semestre 2000	Totale erogato
Benevento	18.12.97	15.889	15.889	1.588,9	-	1.588,9
Brindisi	18.12.97	4.160	4.160	416,0	-	416,0
Caltanissetta	31.07.98	8.000	8.000	800,0	-	800,0
Lecce	18.12.97	24.058	23.808	3.430,8	1.967,3	5.398,1
Madonie	18.12.97	9.438	9.325	831,2	-	831,2
Miglio D'Oro	13.02.98	20.000	7.000	700,0	-	700,0
Nuoro	27.02.98	985	985	-	-	-
Palermo	13.02.98	6.450	6.000	400,0	-	400,0
Vibo Valentia	27.05.98	18.075	17.075	1.514,5	193,0	1.707,5
Tot. infrastrutture		107.054	92.241	9.681,4	2.160,3	11.841,7

Fonte: Ministero del tesoro. Aggiornamento al 4 aprile 2000

⁴ Le intese istituzionali di programma tra Stato e Regioni - cui è subordinata l'utilizzazione delle risorse finanziarie in questione - stipulate nel 1999 sono state sette, di cui quattro nel centro-nord e tre nel Mezzogiorno, alle quali vanno aggiunte le intese con le Regioni Basilicata, formalizzata il 5 gennaio 2000, Abruzzo (15 febbraio 2000), Molise (16 febbraio 2000), Campania (16 febbraio 2000) e Puglia (16 febbraio 2000). Si segnalano in particolare: in Lombardia, la realizzazione del sistema viario integrato per l'accesso a Malpensa e di infrastrutture sanitarie nonché lo sviluppo di servizi culturali, per un ammontare complessivo di investimenti per 6.936 mld; in Umbria e Marche, gli interventi per la ricostruzione delle zone colpite dal terremoto prevedono la destinazione di circa 16 mila mld alla prima Regione e di circa 8.700 mld alla seconda; in Toscana, sono previsti interventi nei settori della sanità e della difesa del suolo per 1.250 mld; in Sardegna, la metanizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture viarie e ferroviarie assorbiranno, insieme ad altri interventi minori, 2.460 mld; in Calabria, sono programmati interventi per la manutenzione del territorio e per il ciclo integrato delle acque per un investimento di circa 3.000 mld; in Basilicata, sono destinati, per infrastrutture viarie e ferroviarie e per interventi del piano sanitario, 1.900 mld.

Ulteriori analisi della spesa nel Mezzogiorno sono contenute nella parte speciale della presente Relazione dedicata al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

Sugli esiti della gestione delle risorse finanziarie destinate al Mezzogiorno e anche sul monitoraggio dei patti territoriali, questa Corte sta predisponendo referti specifici.

7. Il Programma di sviluppo del Mezzogiorno.

Il Programma di sviluppo del Mezzogiorno (PSM), presentato dal Governo per l'obiettivo 1, ai sensi del regolamento recante disposizioni generali sui Fondi strutturali – che di recente ha ottenuto la decisione di principio della Commissione UE⁵ - prevede, per il periodo 2000-2007, un aumento del flusso medio di spesa in conto capitale da destinare al Mezzogiorno pari a circa 17 mila mld⁶ (43,7%). Sulla base delle proiezioni effettuate dal Ministero del tesoro (cfr. D.p.e.f. 2000-2003, tavola v. 4.2), circa il 60% dell'incremento è concentrato nei primi tre anni; tenendo conto (a) delle risorse ordinarie, (b) dei fondi strutturali comunitari, (c) del cofinanziamento nazionale e (d) delle risorse pubbliche nazionali specificatamente destinate alle aree depresse, la quota delle spese in c/capitale per il Mezzogiorno sul totale Italia dovrebbe salire ad un massimo del 46,8% nel 2002, per poi scendere al 44,6% nel 2007. Si tratta di un valore superiore di circa due punti e mezzo rispetto alla media del periodo 1983-1992. Il contributo dei Fondi strutturali comunitari è particolarmente rilevante: la quota sul totale delle spese in conto capitale raggiunge il 33% nel 2001, ultimo anno di impiego dei Fondi 1994-99.

Il PSM mira a rilanciare l'economia del Mezzogiorno, in cui il tasso di disoccupazione risulta pari al 21,9% nel 1998 e al 22,4% nel luglio 1999. Tra i

⁵ Procede ora, a livello comunitario, l'iter di approvazione formale del QCS nonché dei programmi operativi regionali e nazionali.

⁶ L'impegno finanziario nel settennio è pari a circa 92 mila mld, inclusi i cofinanziamenti nazionali.

disoccupati, il 75% lo è da oltre dodici mesi. La disoccupazione raggiunge tassi molto elevati tra i giovani: nella classe di età fino a 24 anni è ben oltre il 50%.

Con riferimento al comparto all'esame, va evidenziato che il PSM presentato dal Governo individua due "assi" di intervento: l'asse V *Città* e l'asse VI *Reti e nodi di Servizio*. In relazione al primo asse, si prevedono, nell'arco temporale 2000-2006, investimenti pari a 1.892 mld e 7.670,5 mld per il secondo asse.

L'obiettivo dell'asse *Città* è quello di migliorare l'articolazione funzionale e la qualità del sistema urbano del Mezzogiorno attraverso la definizione del ruolo delle città nel loro contesto regionale e, in particolare: creare condizioni economiche, amministrative e sociali adatte allo sviluppo imprenditoriale; aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali; favorire la localizzazione di nuove iniziative nelle aree urbane e metropolitane, specie nei servizi alle persone e alle imprese; combattere la marginalità sociale e favorire i processi di recupero della fiducia sociale; riqualificare il contesto urbano, con particolare attenzione per gli aspetti ambientali.

L'obiettivo dell'asse *Reti e nodi di Servizio* è quello di migliorare le condizioni di contesto (nei trasporti, nella società dell'informazione, nella sicurezza pubblica) per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali, mediante interventi che assicurino la sostenibilità ambientale, promuovano la riduzione degli impatti (riequilibrio modale nei trasporti), rispettino la capacità di carico dell'ambiente e del territorio in generale e favoriscano i processi di recupero della fiducia sociale.

Per quanto riguarda, più in particolare, il settore ambientale, il PSM prevede, in coerenza con le priorità della Commissione UE, l'estensione graduale del principio "chi inquina paga" già in vigore nel settore della gestione dei rifiuti, per le infrastrutture dei settori delle risorse idriche, dell'energia e dei trasporti. L'applicazione avverrà in due fasi distinte: 2000-2003 e 2004-2006.

Ulteriori approfondimenti della materia sono contenuti nella parte speciale della presente Relazione dedicata alle analisi del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica nonché dei Ministeri che compongono il comparto.

8. Comitato di vigilanza sull'uso delle risorse idriche: Relazione 1999 sull'attuazione della legge n. 36/94.

Il Comitato di vigilanza sull'uso delle risorse idriche di cui all'art. 21 della legge n. 36/94, nella relazione al Parlamento per l'anno 1999, ha formulato un complessivo giudizio di non soddisfacente attuazione della medesima legge n. 36/94.

E' stata, in primo luogo, evidenziata la lentezza nel completamento del quadro legislativo regionale, che si è prolungato per sei anni: dalla prima legge della Toscana, approvata dopo 18 mesi dalla legge n. 36/94, a quella della Valle d'Aosta, intercorrono 4 anni.

REGIONE	Popolaz. (x 1.000)	Numero Comuni	Numero Prov.	Legge approvata e pubblicata	Numero ambiti
Abruzzo	1.271	305	4	L. reg. 13.11.97, n. 2	6
Basilicata	609	131	2	L. reg. 23.12.96, n. 63	1
Calabria	2.076	409	5	L. reg. 3.10.97, n. 10	5
Campania	5.763	551	5	L. reg. 21.5.97, n. 14	4
Emilia Romagna	3.924	341	9	L. reg. 6.9.99, n. 25	9
Friuli V. Giulia	1.189	219	4	Del. Giunta reg. n.1045 del 9.4.98 Delimitazione ambiti	4
Lazio	5.202	377	5	L. reg. 22.1.96, n. 6	5
Liguria	1.659	235	4	L. reg. 16.8.95, n. 43	4
Lombardia	8.925	1.546	11	L. reg. 20.10.98, n. 21	12
Marche	1.443	246	4	L. reg. 25.6.98, n. 19	6
Molise	331	136	2	L. reg. 3.2.99, n. 2	1
Piemonte	4.289	1.209	8	L. reg. 20.1.97, n. 13	6
Puglia	4.083	258	5	L. reg. 6.9.99, n. 28	1
Sardegna	1.661	377	4	L. reg. 17.10.97, n. 29	1
Sicilia	5.108	390	9	-	-
Toscana	3.523	287	10	L. reg. 21.3.95, n. 81	6
Umbria	826	92	2	L. reg. 5.12.97, n. 43	3
Valle d'Aosta	119	74	1	L. reg. 8.9.99, n. 27	1
Veneto	4.433	580	7	L. reg. 17.10.97, n. 29	8
Trentino A. A.	923	339	2	-	-

Peraltro, viene fatto rilevare che se la base legislativa regionale può dirsi pressoché completata, non altrettanto può affermarsi per gli adempimenti di carattere amministrativo, come la formulazione della convenzione o degli statuti di cooperazione, essendo spesso stata rinviata a momenti successivi. Rilevanti sono i ritardi rilevati nella costituzione degli organi di Governo negli ambiti territoriali ottimali (Ato) “per l’insorgere di contrasti tra i Comuni, chiamati a redigere e approvare le convenzioni o gli statuti dei Consorzi e poi a nominare detti organi”. Il Comitato ha, altresì, denunciato la disattenzione del Governo nell’attuazione della citata legge n. 36/94. E, in proposito, viene affermato che a parte l’emanazione del d.P.C.M. 29 aprile 1999, che approva lo schema generale per la predisposizione della carta del servizio idrico integrato, “nell’arco dei trascorsi cinque anni non un solo atto di indirizzo, né una circolare, né una direttiva, sono mai stati adottati dai numerosi Ministri che si sono avvicendati nella conduzione politica del Ministero dei lavori pubblici”.

Tra le principali cause che, ad avviso del Comitato, hanno ostacolato l’avanzare della legge di riforma vi è la mancanza di una disciplina generale dei servizi pubblici locali ispirati a concetti di imprenditorialità, liberalizzazione e regolazione con caratteri di terzietà; difatti, la debolezza maggiore della legge Galli viene individuata nell’aver voluto affrontare la modernizzazione di un solo servizio, quello idrico, peraltro in condizioni di grave arretratezza, fermo restando il quadro generale.

9. Cantieri aperti per tipologia di opere pubbliche.

La tabella che segue espone, per tipologia di opere, i cantieri aperti e il loro valore in miliardi nel periodo 1999-2000.

Tipo di opere	Febb. 1999	Febb. 2000	Var. in mld	Var. in %
Opere marittime	175	366	+191	+109,1
Opere difesa suolo	685	1.325	+640	+93,4
Strade statali	819	2.249	+1.430	+174,6
Strade provinciali	154	155	+1	+0,6
Autostrade	815	2.367	+1.552	+190,4
Autostrada Sa-Rc	0	385	+385	-
Edilizia statale e serv. speciali	120	120	0	-
Edilizia penitenziaria	0	21	+21	-
Opere ex Agensud	18	18	0	-
Risorse idriche Regioni Ob. 1	1.119	2.674	+1.555	+139,0
Opere Giubileo fuori Lazio	202	1.690	+1.488	+736,6
Opere Giubileo nel Lazio	319	2.036	+1.717	+538,2
Totale	4.426	13.406	+8.980	+202,9

Fonte: Ministero dei Lavori pubblici ed elaborazioni Cnel.

La tabella che segue illustra i finanziamenti delle principali opere infrastrutturali.

Intervento	Legge o del Cipe	1999	2000	2001	2002	Portata finanziaria	
Autostrada SA-RC	341/95 Cipe 74/97					530.600	(a)
	135/97 Cipe 175/97					430.000	(a)
	208/98 Cipe 70/98	100.000	100.000	100.000	700.000	1.000.000	
	449/98 Cipe 4/99	100.000	300.000	300.000		700.000	
						2.660.600	
Variante di valico	662/96	20.000	20.000	20.000	20.000	203.890	(b)
	135/97	100.000	100.000	100.000	100.000	1.246.992	(c)
		120.000	120.000	120.000	120.000	1.450.882	
Autostrada ME-PA	341/95 Cipe 74/97					320.000	(a)
	135/97 d.m. ll. pp. 97					99.000	(a)
	208/98 Cipe 52/99					272.100	(d)
						691.100	
Pedemontana Veneta	448/98		40.000	40.000	40.000	429.580	(e)
Opere commissariate Regioni Ob. 1	208/98 Cipe 52/99	62.433	93.426	181.420	-	337.279	
	Regioni Ob. 2 e 5b	1.000	930	-	-	1.930	
		63.433	94.356	181.420	-	339.209	

(a) Ripartiti nel quadriennio 1998-2001;

(b) Contributo ventennale per la contrazione dei mutui da parte della Società Autostrade S.p.A. La portata finanziaria e complessiva è stata determinata considerando il tasso di interesse del 7,50%, praticato dalla Cassa DD.PP. nel periodo febbraio-dicembre 1997;

(c) L'art. 19-bis del d.l. n. 67/97, conv. dalla l. n. 135/97 autorizza la spesa di 100 mld per l'anno 1997, nonché un ulteriore contributo di lire 100 mld annui per il periodo 1998-2017 per la contrazione di mutui ventennali da parte della Società concessionaria. La portata complessiva è stata determinata considerando il tasso di interesse del 6% praticato dalla Cassa DD.PP. nel periodo febbraio-marzo 1998;

(d) Ripartiti nel quadriennio 1999-2002;

(e) Limite di impegno quindicennale, sviluppato considerando un tasso di interesse pari al 4,50%.

Fonte: Ministero dei lavori pubblici

In materia di autostrade, in base a dati forniti dall'Anas, il programma per l'ammodernamento della rete prevede investimenti per 31.696 mld, di cui 17.588 (8.537 mld di Autostrade e 9.051 mld delle altre venti società) destinati alle principali opere che, in base ai piani finanziari delle nuove convenzioni autostradali, dovranno essere realizzate entro il 2007. Le nuove convenzioni introducono, in materia di tariffe, il *price cap* (aumenti in base all'inflazione programmata e ad indicatori di qualità di gestione) e contengono piani finanziari per l'avvio di opere di manutenzione e ammodernamento della rete. Elemento di confronto con la Corte, nella competente sede del controllo, è stata la clausola di proroga delle scadenze fissate per le concessioni, intesa quale forma di pagamento transattiva dei crediti vantati dalle società concessionarie nei confronti dell'Anas per mancati adeguamenti tariffari e il mancato pagamento di vecchie opere.

Con riferimento alle concessioni autostradali, in data 22 dicembre 1999, sono stati sottoposti alla Corte dei conti, per la prevista registrazione, i decreti interministeriali (Ministro dei lavori pubblici - Ministro del tesoro, dei bilancio e della programmazione economica) di approvazione delle convenzioni stipulate tra l'Anas e quindici società concessionarie. Per le prime sette, il competente ufficio di controllo ha deferito la pronuncia alla Sezione, al fine di definire una serie di questioni connesse alla proroga generalizzata delle concessioni in rapporto alle norme interne e comunitarie poste a tutela della concorrenza.

Nell'adunanza del 9 febbraio 2000, la Sezione del controllo ha ritenuto che i rilevati profili non potessero assurgere a motivi di illegittimità degli atti e, pertanto, ne ha disposto l'ammissione al visto e alla conseguente registrazione. Alla luce di tale pronuncia, l'Ufficio di controllo ha provveduto a registrare anche le ulteriori 8 convenzioni revisionate, stipulate dall'Anas con altrettante concessionarie autostradali.

Per parte sua, il CIPE ha ulteriormente prorogato al 30 giugno 2000 il termine per la conclusione del processo di revisione delle convenzioni relative alle restanti concessioni.

10. Dati relativi agli investimenti per infrastrutture nel settore dei trasporti per settori di intervento.

La tabella che segue riassume i dati contabili di autorizzazione di spesa, degli investimenti attivabili nel periodo 1999/2001 ed i soggetti beneficiari degli investimenti relativi al trasporto rapido di massa. Il periodo complessivo considerato inizia a decorrere dall'entrata in vigore della legge n. 211 del 1992.

Leggi di settore	Tipologia intervento	Spesa autorizzata	Investimenti attivabili 99/01	Soggetti beneficiari
Legge 211/92 - art. 10 - l.i. 10 poi ridotti a 8 - 195 md per il 1995 e 155 md per il 1996	Realizzazione sistemi trasporto rapido di massa (metropolitane)	3.110,00	2.569,00	Ferrovie in concessione e in gestione governativa
Legge 211/92 - art. 9 l.i. 28 anni - 175 md per il 1995 e l.i. per 30 anni 50 md per il 1995	Realizzazione sistemi trasporto rapido di massa (metropolitane)	6.300,00	3.774,00	Enti locali
Legge 550/95 tab D importo utilizzato con succ.va l. n. 194/98	Rifinanziamento art. 9 legge n. 211/92 (metropolitane)	75,00	75,00	Enti locali
Legge 611/96 art. 1 l.i. 100 md per 30 anni	Rifinanziamento art. 9 legge n. 211/92 (metropolitane)	3.000,00	1.729,00	Enti locali
Legge 30/98 art. 10 contributo di 5,7 md a partire dal 1997 (art. 9 l. 211/92)	Rifinanziamento art. 9 legge n. 211/92 (metropolitane)	171,00	98,00	Enti locali
Legge 194/98 art. 3, c.4, l.i. 20 md per 30 anni	Rifinanziamento art. 9 legge n. 211/92 (metropolitane)	600,00	345,00	Enti locali
Legge 448/98 art. 50, c.1, l.i. 80 md dal 2000 e 100 md dal 2001 per 320 anni	Rifinanziamento art. 9 legge n. 211/92 (metropolitane)	3.600,00	2.446,00	Enti locali
Legge 448/99 - art. 54, c.1, - l.i. 37 md dal 2001 e 40 md dal 2002 per 15 anni	Rifinanziamento art. 9	1.155,00	786,00	Enti locali
Legge 448/99 - art. 54, c.1, l.i. 9 md dal 2001 e 10 md dal 2002 per 15 anni	Rifinanziamento art. 10	285,00	194,00	Ferrovie in concessione e in gestione governativa

Fonte: Ministero dei trasporti e della navigazione

La successiva tabella espone i dati relativi agli investimenti in vari settori di trasporti per gli anni dal 1998 al 1999 e per i primi due mesi del 2000, con l'indicazione dei valori assoluti e degli incrementi in percentuale 1998/2000.

Per quanto riguarda l'impresa F.S. S.p.A., gli investimenti in infrastrutture, nel 1998, hanno raggiunto l'importo di 24.800 mld (bilancio del Ministero del tesoro, oltre a 239 mld a carico del Ministero dei trasporti), mentre nel 1999 l'importo si è ridotto a 16.600 mld (più 622,5 mld a carico del bilancio del Ministero dei trasporti).

Settore	Fonte normativa di finanziamento	Lavori avviati 97	Lavori avviati 98	Lavori avviati 99 e primi mesi 2000	Var. % 99/98
Ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa	910/86; 611/96; 341/95; 135/97; 354/98; 505/94	108,0	225,9	471,5	108,6
Trasporto rapido di massa	211/92; 341/95	41,2	404,6	717,7	77,3
Interporti	240/90; 641/96; 454/97	0	51,1	58,8	14,5
Porti	135/97; 515/96 543/88; 641/96	17,6	11,3	298,5	2.524,2

Fonte Ministero dei trasporti e della navigazione

Segue: le ferrovie in concessione.

In particolare, nel 1999, è proseguita l'attività contrattuale relativa al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa relativa alla legge n. 910/86, che all'art. 2, comma 3, dispone che gli esercenti delle ferrovie in concessione e gestione commissariale governativa possono contrarre mutui garantiti dallo Stato nel limite complessivo di 5.000 mld, facendo ricorso al mercato finanziario ed estero. Nel 1999, su disponibilità pari a 318,7 mld risultano impegni per 140,8 mld.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione dell'art. 8 della legge n. 422/97, come modificato dalla legge n. 400/99, il conferimento alle Regioni e agli enti locali delle funzioni ed i compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge n. 59/97, non è ancora avvenuto. L'Amministrazione ha, pertanto, provveduto a prorogare l'affidamento alle Ferrovie S.p.A. della gestione e ristrutturazione delle singole Aziende in regime di gestione commissariale governativa sino al 30 giugno 2000.

Segue: il settore dei trasporti rapidi di massa.

Il programma definito "Trasporto rapido di massa" (finanziato con la legge n. 211/92 e successive modificazioni: leggi n. 611/96; 39/98; 194/98; 448/98; 144/99; 472/99) prevede investimenti per 15.000 mld, a fronte di un contributo

per circa 7.500 mld. Attualmente risultano approvati progetti per circa 9.000 mld e gli interventi in corso di esecuzione sono circa il 25%.

Segue: gli interporti.

Per quanto concerne gli interporti, in merito allo stato di attuazione della legge n. 240/90, modificata dalla legge n. 204/95, risulta che nel corso dell'anno 1999, a seguito della risoluzione della convenzione relativa all'Interporto di Milano-Lacchiarella, l'Amministrazione dei trasporti, con d.m. 22 luglio 1998, n. 858, ha provveduto a rimodulare il volume degli investimenti per ulteriori interventi infrastrutturali, ripartendo la somma resasi disponibile a seguito della citata revoca del finanziamento assegnato all'Interporto di Lacchiarella nel modo seguente:

(importi in lire)	
- Interporto di Padova	. 15.000.000.000
- Interporto di Verona	. 15.000.000.000
- Interporto di Bologna	. 9.300.000.000
- Interporto di Torino-Orbassano	. 9.405.900.000
- Interporto di Parma	. 7.200.000.000

Comunque, i predetti ulteriori interventi infrastrutturali non sono stati ancora ammessi ai previsti contributi, in quanto l'Amministrazione non ha ancora prodotto, per il riscontro da effettuarsi nella competente sede del controllo di questa Corte, gli atti integrativi delle Convenzioni o nuove convenzioni affinché i soggetti gestori degli interporti individuati possano beneficiare delle provvidenze loro assegnate.

In attuazione dell'art. 9, comma 3 della legge 454/97, consistente nello stanziamento di un contributo quindicinale di 10 mld (pari a 150 mld di risorse finanziarie) per investimenti di cui alla legge n. 240/90, l'Amministrazione, con decreto 859/52/240/I del 22 luglio 1998, ha autorizzato, per interventi

infrastrutturali da ammettere al contributo citato dopo la stipula di atti integrativi, l'assegnazione delle seguenti risorse per gli interporti di:

(in miliardi)	
- Livorno	4
- Rivalta Scrivia	5
- Nola-Marcianise	14 i

Relativamente all'interporto di Rivalta-Scrivia, l'Amministrazione, con decreto del 24 novembre 1999, n. 408, ha approvato l'atto aggiuntivo alla convenzione stipulata in data 16 aprile 1992 per investimenti pari a 5 mld ai fini dell'ammissione ai contributi disposti con l'art. 9 della legge n. 454/97.

Segue: il settore dei porti.

Per il settore dei porti, il Ministero, con decreto del 4 agosto 1999, ha adottato il programma delle opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti e la relativa ripartizione delle risorse per un totale di 1.100 mld.

Segue: le infrastrutture aeroportuali.

Sul versante delle infrastrutture aeroportuali, con il d.l. n. 67/97, convertito dalla legge n. 135/97 e con la legge n. 194/98 sono stati disposti finanziamenti pari a 14,5 mld in conto capitale e 1.048,5 in conto capitale e interessi. Tali disponibilità sono state ripartite con due decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione. Il primo (68T del 25 maggio 1999) dispone l'assegnazione all'Enac di 75 mld per interventi ai fini dello svolgimento del Giubileo 2000 e 757 mld per interventi di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il miglior finanziamento delle infrastrutture aeroportuali nonché la sicurezza e tutela ambientale; con successivo decreto n. 114/T del 16 novembre 1999, sono stati assegnati ulteriori 231 mld, per un totale complessivo di 1.063 mld.

Con d.m. del 28 dicembre 1999, il Ministero del tesoro del bilancio e della programmazione e economica ha disposto il trasferimento all'Enac, per investimenti, di una somma pari a lire 129,4 mld.

I finanziamenti residuali disponibili ai sensi delle leggi n. 449/85 e n. 67/88 ascendono a 60 mld per Fiumicino e a 482 mld per Malpensa. In particolare, per Malpensa il programma è il seguente:

Programma "Malpensa 2000

(in miliardi)

	Stato l.n. 449/85 e 67/88	Privati S.E.A.	Totale
Opere realizzate	500	644	1.144
Opere da realizzare	434	416	850
Opere in progetto	-	-	482
1. Esecutivo piazzali e raccordi	-	-	-
2. Preliminare hangar	42	-	42
3. Preliminare 3° satellite	50	40	90
Totale	934	1.060	1.994

Segue: interventi per l'industria cantieristica ed amatoriale.

In materia di rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed amatoriale, l'art. 8 della legge n. 413/98 ha autorizzato, tra l'altro, un programma di potenziamento della componente navale del Ministero dei trasporti e della navigazione.

I risultati di consuntivo 1999 sono i seguenti:

- capitolo 7574 (ex 7766) – Spese per l'adeguamento della componente navale con unità atte a compiti di vigilanza e soccorso. A fronte di limiti di impegno pari a 15 mld nel 1998, 15 nel 1999 e 10 nel 2000 (da cui derivano stanziamenti per 600 mld suddivisi in 15 anni), sono stati stipulati contratti per 55,2 mld;
- capitolo 7575 (ex 7767) – Spese per la costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno territoriale. A fronte di limiti di impegno pari a 5 mld nel 1998, 10 nel 1999 e 20 nel

2000 (da cui derivano 525 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni), non sono stati stipulati contratti;

- capitolo 7576 (ex 7768) – Spese per l'adeguamento della componente aerea con velivoli atti a compiti di vigilanza ricerca e soccorso. A fronte di limiti di impegno pari a 4 mld nel 1998, 4 nel 1999 e 2 nel 2000 (da cui derivano 150 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni), non sono stati stipulati contratti.

Segue: investimenti nel settore dell'Alta Velocità.

Le risorse destinate al progetto Alta Velocità, previsto nei contratti di programma stipulati dal 1993 al 2000, compreso l'*Addendum* per l'ultimo contratto 1994/2000, sono esposte nella tabella che segue.

Risorse progetto alta velocità.

Fonti	Importi in miliardi
Contratto di programma 1993-1998	8.331
Contratto di programma 1994-2000	1.260
di cui interessi	150
Addendum C.d.P. 1994-2000	1.654
Totale	11.395

Trasferimenti destinati alle F.S. S.p.A. sotto forma di apporto di capitale sociale (capitolo 7350 Ministero del tesoro)

Per maggiori dettagli sull'esecuzione del programma e dei risultati raggiunti, si rinvia al capitolo di parte speciale della presente Relazione dedicata al Ministero dei trasporti e navigazione.

11. Dati di spesa per le infrastrutture concernenti l'ambiente.

L'analisi dei dati complessivi relativi alle spese dell'esercizio 1999 e di esercizi precedenti per quanto riguarda le infrastrutture del settore ambientale evidenzia, per il programma stralcio di tutela ambientale, una disponibilità di 109,600 mld (di cui il 98,4% impegnato e il 72,6% pagato) e, per il piano straordinario di completamento e nazionalizzazione dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque reflue, disponibilità per 535,812 mld a titolo Fondi ex