

contributi alle imprese di demolizioni navali, contributi per la riduzione degli oneri finanziari, contributi per gli oneri del T.F.R., contributi a I.N.S.E.A.N. e C.E.T.E.N.A. ecc.); gli stanziamenti di cassa ammontano a 1.782 mld, i pagamenti per competenza a 1.688 mld, i residui di competenza a 93 mld e i residui di stanziamento a 134,8 mld. Gli stanziamenti più rilevanti (cap. 7706; d.l. 564/1993, convertito con legge n. 132/1994; legge 361/1982; legge 234/1989; legge n. 132/1994) hanno dato luogo a concessione di contributi per 109,737 mld ed erogazione di rate di contributi già concessi per 256,137 mld (cap. 7701) e per 405,287 mld (cap. 7706).

Per effetto di tali concessioni, tenuto conto di una produzione dei cantieri navali di circa 603.000 Tslc, è stato stimato un aumento del reddito nazionale di circa 15.300 mld.

L'amministrazione ha altresì analizzato lo stato di attuazione delle varie leggi che, nel quinquennio 1994/1998, hanno disciplinato il settore della cantieristica.

Complessivamente, sulla base della legge n. 234/1989, al 31.12.1998 risultano erogati per iniziative assistite 5.952 mld per l'industria cantieristica e armatoriale. La legge n. 234/1989 (con le successive leggi di rifinanziamento) ha disposto nell'ambito della VI direttiva CEE.

Nell'ambito della VII direttiva CEE, invece, sono compresi gli stanziamenti relativi alla legge n. 132 del 1994, e delle altre leggi di rifinanziamento, e con esse si è disposta l'erogazione, al 31.12.1998, di contributi per complessive 3.690 mld.

Le schede analitiche allegate dall'amministrazione si riferiscono altresì alle iniziative assistite sulla base dei finanziamenti erogati, per numero di unità e tipo di navi, nonché al quadro delle iniziative ancora da finanziare ai sensi della legge medesima.

La relazione fornisce, quindi, un notevole contributo alla chiarificazione dell'importanza dell'intervento dello Stato all'aiuto per lo sviluppo degli investimenti in un settore, che è in grado di svolgere un notevole ruolo trainante per l'economia nazionale, con un effetto moltiplicatore pari a circa 4 volte l'entità del finanziamento ed effetti economici finali per circa 90 mila mld.

L'intervento dello Stato ha luogo nel quadro degli accordi internazionali e della Comunità europea, che tendono a garantire una posizione di equilibrio dell'industria cantieristica occidentale nei confronti di economie emergenti, che si avvalgono di costi di base fortemente competitivi.

Altre attività e segnalazioni

Per quanto riguarda la gestione del demanio marittimo si segnala la prosecuzione dell'attività provvedimentale di aggiornamento, a decorrere dal 1° gennaio 1994, dei canoni demaniali marittimi, in base a quanto disposto dall'art. 4 della legge n. 494/93 e all'interpretazione datane dalla Sezione del controllo con la deliberazione n. 25/96, secondo cui l'aggiornamento annuale ex indici ISTAT trova applicazione anche alle concessioni pluriennali vigenti.

Per quanto concerne le concessioni pluriennali vigenti per finalità di cantiere navale l'applicazione delle nuove misure di canone previste dall'art. 3, comma 2, della legge n. 494/93 e dal relativo regolamento di attuazione di cui al d.l. 15 novembre 1995 - secondo quanto statuito dalla Sezione del controllo, con la citata delibera - ha portato, in concreto ad aumenti di canone fino a 7 volte superiori.

L'art. 8 della legge n. 522/99, recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale, ha disposto peraltro, che le suddette nuove misure non si applicano alle concessioni pluriennali rilasciate alle imprese di costruzione iscritte negli albi speciali di cui al titolo IV della legge n. 234/89; per far fronte alle minori entrate derivanti alle autorità portuali, che avevano iscritto le relative somme in bilancio, è stato quindi previsto un contributo statale compensativo entro la spesa massima di 20 mld.

Con deliberazione n. 17/99 la Sezione del controllo, deliberando sulla questione di massima sollevata dall'Ufficio di controllo, ha ritenuto di assoggettare al controllo preventivo di legittimità il decreto dirigenziale, adottato ai sensi dell'art. 4 della legge n. 494/93 che ha stabilito la misura percentuale di aggiornamento annuale dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime per l'anno 1999.

Successivamente l'Ufficio del controllo, in occasione dell'esame dell'analogo decreto adottato per l'anno 2000 (d.d. 23 marzo 2000), ha osservato che dovevano essere aggiornate anche le misure di canone minimo stabilite dalla normativa vigente, come, ad esempio quella di 500.000 prevista dall'art. 9 del d.i. 19 luglio 1989.

L'amministrazione ha condiviso l'osservazione, reiterando il provvedimento in senso conforme.

Per quanto riguarda la gestione del traffico marittimo si segnala che, in data 2 luglio 1999 è stato adottato il decreto ministeriale che ha approvato le modifiche al piano quinquennale 95-99 della Soc. TOREMAR del gruppo TIRRENIA.

Con decreto interministeriale 8 marzo 2000 (Trasporti - Tesoro - Industria) l'amministrazione ha disposto la proroga degli assetti delle società che svolgono il servizio di collegamento con le isole (gruppo TIRRENIA), rinviando l'adozione dei programmi relativi al quinquennio 2000-2004, previsti dall'art. 9 comma 2, della legge n. 160/89, in attesa della definizione della procedura d'informativa aperta dalla Commissione europea in data 6 agosto 1999 sulle sovvenzioni statali erogate alle suddette società.

Non risulta ancora adottato il piano industriale, di cui all'art. 2, comma 3, del d.i. 7 settembre 1998, per il riordino previsto dall'art. 3, comma 1, della legge n. 204/95, ai fini della successiva privatizzazione delle società del gruppo TIRRENIA (ex FINMARE), che avrebbe dovuto essere adottato entro il termine del 7 marzo 1999.

Il suddetto piano industriale, in conformità alle linee definite nel piano di riordino, deve stabilire, tra l'altro, criteri e modalità atti a garantire una rigorosa separazione contabile tra i servizi sovvenzionati e le attività che saranno avviate al di fuori delle esistenti convenzioni.

La Sezione del controllo di questa Corte con deliberazione n. 35/REL del 27.5.1999 ha approvato, in sede di controllo successivo, la relazione sulla gestione dei beni del demanio marittimo. In esito ai risultati rilevati sono state accertate disfunzioni attinenti al ritardo nell'attuazione del programma di informatizzazione del demanio marittimo; alla scarsa redditività delle concessioni del demanio marittimo, in particolare per quelli interessanti il settore turistico-ricreativo; all'eccessivo protrarsi dell'occupazione anticipata dei beni da parte del concessionario, che dà luogo a conseguente perdita finanziaria per l'erario in quanto i canoni pagati tardivamente non vengono rivalutati; al ritardo nel trasferimento alle regioni delle funzioni amministrative per le concessioni con finalità turistico-ricreativa.

Con successiva delibera n. 82/99 del 16 aprile 1999 la Sezione del controllo ha approvato la relazione relativa al controllo successivo della gestione della ex Direzione generale del Naviglio (esercizi 1994/97), con riferimento all'erogazione dei contributi a favore del settore cantieristico ed armatoriale ed alle provvidenze a favore dei programmi di ricerca nel settore navale. Le conclusioni delle indagini, tenuto conto delle controdeduzioni dell'amministrazione alle osservazioni dell'ufficio, hanno evidenziato, sotto il profilo della legittimità, il livello più elevato dei contributi concessi in Italia ai cantieri, anche per l'attribuzione dell'aiuto in parte a favore del committente.

Sotto il profilo dell'economicità e dell'efficacia si è ritenuto di non poter accogliere le giustificazioni esposte dall'amministrazione circa l'accumulo dei residui di stanziamento e le discrasie temporali nel procedimento di erogazione dei contributi, specie per il periodo 1992/1996, anteriore all'entrata in vigore della legge n. 449 del 1997, che ha eliminato dal conto residui gli stanziamenti in limiti di impegno pluriennali da conservare in bilancio del 31.12.1997, per la successiva iscrizione nella competenza degli esercizi terminali; si è tuttavia

osservato che tale misura sembra determinare un'apparente riduzione della spesa per gli esercizi più prossimi con conseguente appesantimento degli oneri per gli esercizi futuri (si è anche richiamata la nuova disciplina della legge 20.11.1998, n. 413, che persegue l'intento di riallineare decorrenza giuridica ed economica dei contributi, eliminando l'utilizzo di fondi relativi ad esercizi precedenti ed i conseguenti residui).

Sotto il profilo sostanziale la relazione sottolinea l'importanza degli aiuti al settore cantieristico in relazione alla situazione del mercato ed alla necessità di ristrutturazione dei cantieri, nel quadro delle prescrizioni della VII Direttiva CEE; ha, peraltro, segnalato la necessità di accelerare e snellire le procedure relative alla erogazione dei contributi, anche con riferimento all'adeguamento delle procedure del settore bancario, ai fini del raggiungimento di una maggiore efficienza del settore, affidata da un puntuale riscontro annuale da parte della Commissione CE.

Normativa comunitaria ed internazionale

La intensa attività dell'amministrazione per l'adeguamento alla normativa comunitaria si è svolta sia sul piano del recepimento nelle norme interne della Direttive comunitarie che per i procedimenti contenziosi in corso per infrazioni alle norme comunitarie.

Sotto il primo profilo sono state recepite le direttive relative all'equipaggiamento marittimo (d.P.R. 6.10.1999, n. 407), quelle relative alla registrazione di passeggeri per i viaggi marittimi nella comunità (d.m. Trasporti pubblicato il 13.10.1999), le direttive per il regime di sicurezza delle navi da pesca e per le navi passeggeri in servizio nell'Unione europea, la direttiva sui requisiti per l'abilitazione alla conduzione di navi per la navigazione interna.

Altri procedimenti sono in attesa dei prescritti pareri degli organi consultivi.

Sul piano del contenzioso per procedure di infrazione si segnala l'attività volta all'adeguamento di talune disposizioni del d.lgs. 3.8.1998, n. 314 riguardanti gli organi che effettuano ispezioni e visite di controllo alle navi, a seguito della pronuncia di non conformità della Commissione europea alle prescrizioni della Direttiva 94/5/CE.

In materia di liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo è stata definita la procedura di infrazione per disallineamento delle norme nazionali rispetto alle prescrizioni del Trattato di Roma, pubblicando il regolamento (25.11.1999) che adegua le norme interne per quanto riguarda le condizioni dello Stato ospitante in materia di comunicazioni relative all'equipaggio.

Il Governo italiano ha poi presentato ricorso alla Corte di giustizia avverso la procedura di infrazione promossa dalla Commissione europea per presunte infrazioni alle norme sulla distorsione della concorrenza contenute nella legge 5.12.1986, n. 856, riguardanti interventi per la ristrutturazione della flotta pubblica e per l'armamento privato (società del gruppo Tirrenia).

Con il disegno di legge atto Camera n. 6239 il Governo ha predisposto l'introduzione di modifiche alla legge 28.1.1994, n. 84 per ovviare alle contestazioni di possibile abuso di posizione dominante, in materia di fornitura di mano d'opera temporanea alle imprese portuali, da parte della Commissione europea.

In materia di attività portuale sono tuttora pendenti rilevanti procedure che riguardano gli aiuti erogati alle Compagnie portuali per la riorganizzazione dei porti ed il ricorso presentato contro la Autorità portuale di Genova per abuso di posizione dominante.

Vigilanza sulle Autorità portuali

La vigilanza dell'amministrazione viene attuata, ai sensi della legge n. 84 del 1994, attraverso l'esame e l'approvazione dei documenti contabili (bilancio preventivo e consuntivo), delle più importanti delibere organizzative, dei piani operativi e delle relazioni annuali, nelle quali vengono in evidenza le osservazioni critiche del collegio dei revisori sulla gestione.

Il piano di liberalizzazione e di riorganizzazione del settore portuale, ormai in fase di avanzata attuazione, ha incontrato notevoli difficoltà di realizzazione (necessità di prepensionamento del personale in esubero, notevole impegno finanziario per il ripiano dei disavanzi, necessità di nuove strutture per i nuovi Enti).

Sul piano ordinamentale è proseguito il completamento dei provvedimenti di attuazione delle norme quadro (limitazione delle circoscrizioni territoriali degli enti, individuazione dei servizi di interesse generale, definizione delle nomine degli organi degli enti e dei criteri per la disciplina del rapporto di lavoro del personale).

Difficoltà sussistono ancora per il provvedimento relativo alla classificazione dei porti e per la determinazione dei canoni, previsti dall'art. 18 della legge n. 84 del 1994; tale ultimo problema è stato peraltro affrontato nelle nuove disposizioni della legge 7.12.1999, n. 472 (art. 19, che modifica l'art. 18 della legge n. 84/1994).

L'amministrazione ha anche allegato dettagliate relazioni sulla gestione delle singole Autorità portuali, che contengono osservazioni sull'applicazione della normativa di settore, sull'andamento economico-finanziario e sulle disfunzioni rilevate.

6.5 Servizio degli Affari generali e del Personale.

Il personale in servizio al 31.12.1997 aveva una consistenza di 8.586 unità; quello in servizio al 31.12.1998 di 8.479 unità. L'importo della spesa per stipendi ed altri assegni fissi nell'esercizio 1998 ammontano a 434,642 mld (di cui 208,478 per ritenute erariali e previdenziali); nel 1999 il corrispondente importo è stato di 448,619 mld (di cui 210,769 mld per ritenute), con un incremento del 3,2%.

L'importo della spesa per retribuzioni accessorie nel 1998 è stato di 80,4 mld (di cui 41,5 mld per ritenute). Nell'esercizio 1999 l'importo pagato per retribuzioni accessorie è stato di 55,842 mld, oltre a 13,139 mld per ritenute.

Il personale dirigenziale al 31.12.1998 aveva una consistenza di n. 180 unità e al 31.12.1999 di n. 144 unità (di cui 20 di I^a fascia).

Per quanto riguarda l'applicazione delle norme sul ruolo unico dirigenziale (art. 5 del d.P.R. 26.2.1999, n. 150) si è provveduto a fornire i dati agli organi competenti.

Non si è, invece, dato corso alla determinazione dei contratti individuali, essendo ancora in corso la definizione delle singole posizioni individuali.

Si è provveduto a tenere n. 53 corsi per la formazione professionale, interessanti varie competenze specifiche, con un numero di 1.396 partecipanti e con una spesa complessiva per gli esercizi 1998/1999, di 476 milioni.

L'amministrazione certifica di avere puntualmente adempiuto alle prescrizioni relative all'anagrafe per gli incarichi, trasmettendo i relativi dati alla Funzione pubblica.

Per quanto riguarda i contratti collettivi integrativi è stato concluso un accordo con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali in data 15.12.1999, con il quale è stata determinata la consistenza finanziaria del Fondo Unico di Amministrazione e sono stati definiti i criteri di utilizzazione del fondo stesso, anche ai fini dei compensi per incremento della produttività, ricollegata questa alla presenza in servizio, e per il pagamento delle indennità di posizione. L'accordo si applica per il periodo 1 gennaio/31 dicembre 1999.

6.6 Servizio pianificazione e programmazione.

Il Servizio registra stanziamenti complessivi di competenza per 26 mld, con pagamenti per 1,657 mld, residui di competenza per 3,192 mld ed economie per 21,163 mld; le autorizzazioni di cassa ammontano a 15,837 mld ed i pagamenti totali a 3,708 mld.

Non risulta documentata la gestione delle spese di funzionamento salvo che per l'attività contrattuale; le spese per interventi (contributi ad enti per studi e ricerche) non sono state erogate.

Attività svolta

L'amministrazione ha riferito sulla partecipazione ai lavori per l'elaborazione del Piano Generale dei trasporti e alla Conferenza di servizio prevista dall'art. 10 della legge n. 30 del 1998.

Piano Generale dei trasporti

Il Servizio di programmazione e pianificazione ha assorbito le competenze del Gruppo di lavoro costituito per l'avvio della redazione del Nuovo Piano Generale dei Trasporti; il documento contenente gli indirizzi e le linee guida per il Piano è stato presentato nel marzo 1999.

Nel dicembre 1999 è stata redatta una prima bozza del Piano, che è tuttora oggetto di studio.

Le spese per il funzionamento degli organi addetti ai lavori per il Piano ammontano, per il triennio 1997/99, a 5 mld.

Gli obiettivi generali del Piano sono costituiti innanzitutto dall'adozione di un sistema di programmazione nazionale, che consenta di gestire efficacemente gli investimenti pubblici e di promuovere l'incremento dei finanziamenti del mercato, attraverso la liberalizzazione della gestione dei servizi e il perseguimento di un riequilibrio dell'offerta di infrastrutture e servizi, specie nelle zone svantaggiate del Paese.

Il riequilibrio territoriale viene perseguito anche attraverso una crescente integrazione con la rete dei trasporti europei e con l'attenta considerazione del ruolo determinante che l'Italia può assumere per lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo.

Particolare attenzione viene rivolta alla promozione dell'innovazione tecnologica, allo sviluppo del settore logistico e dell'intermodalità, al miglioramento organizzativo delle strutture dei servizi, al raggiungimento degli obiettivi di compatibilità ambientale secondo la disciplina internazionale.

Viene fornito un quadro sommario di riferimento per paragrafi alle linee di sviluppo del piano, privo, peraltro, dell'approfondimento dei vari profili e di un quadro economico-finanziario relativo alla consistenza degli interventi.

Alta velocità

E' stato riferito sull'andamento dei progetti e dei lavori per l'esecuzione del Programma delle tratte ferroviarie per i treni ad alta velocità.

In sede di Conferenza di servizi sono stati approvati i progetti per il completamento della tratta Roma-Napoli (comprese le varianti di percorso e il percorso urbano di Roma e Napoli) nonché progetti di lavori parziali per le tratte Bologna-Firenze e Milano-Bologna.

Il Piano degli investimenti per la linea Torino-Milano-Napoli raggiunge un importo complessivo di 40.700 mld.

Il rendiconto economico espone interventi consolidati al 31.12.1999 per 7.268 mld e nuove occorrenze per 33.432 mld per il completamento del programma.

Per le tratte in fase realizzativa (Bologna-Firenze e Roma-Napoli) la competenza economica consolidata al 31.12.99 espone un fabbisogno di 4.568 mld su un totale di 8.668 mld.

Il nuovo assetto programmatico di sviluppo per la realizzazione e l'utilizzazione delle linee ad alta velocità prevede un sistema di rapporti da un lato tra il Tesoro F.S. (direzione infrastruttura) e T.A.V. per il regolamento degli investimenti finanziari (con il concorso del Tesoro per il 40% degli investimenti, le garanzie di legge e i canoni per il servizio del debito e la manutenzione); per il settore del mercato dei viaggiatori, invece, il rapporto tra Tesoro e ITF (Società per i servizi di trasporto) prevede il contributo del Tesoro per gli investimenti in materiale rotabile e la contropartita per i pedaggi di accesso e circolazione a carico di ITF,

mentre per il trasporto merci viene istituita una separata struttura, anch'essa disciplinata dal contratto di programma.

Per quanto riguarda il tratto Milano-Venezia e Milano-Genova sono in corso di definizione i programmi per stabilire le priorità, il piano per le risorse finanziarie ed il completamento della attività progettuali per le prime tratte iniziali (Padova - Mestre e Treviglio-Brescia), con gli studi per la soluzione delle principali criticità.

Un'aggiornamento del piano pluriennale di spesa (piano 2000) per l'Alta Velocità porta le previsioni complessive a circa 43.000 mld (+3000 mld).

6.7 Servizio vigilanza sulle ferrovie.

E' stato riferito da parte dell'amministrazione sulle difficoltà organizzative incontrate nell'affrontare i compiti attribuiti dal nuovo ordinamento del Ministero (carenza di personale, difficoltà di avvio di rapporto con gli organi di gestione del settore vigilato).

L'attività di vigilanza ha avuto come riferimento innanzitutto il contratto di programma 1994/2000, con il successivo primo addendum approvato il 16.7.1998 (per il secondo addendum è stato stipulato un accordo preliminare in data 18.2.1999 tra il Ministro dei trasporti e la F.S. S.p.A.).

E' stata allegata una relazione sullo stato degli investimenti previsti nel contratto di programma, dalla quale risulta che le fonti originarie di finanziamento al 31.12.1998 prevedevano un ammontare di 74.186 mld; sono state effettivamente erogati finanziamenti per 30.478 mld a decorrere dal 1.1.1993 (di cui 12.745 mld per fabbisogno e accensione dei mutui, 16.768 mld per aumenti di capitale e 965 mld per altri interventi).

Lo stato di attuazione del programma di investimenti registra dal 1.1.93 al 31.12.1998 contabilizzazioni per 29.747 mld (nel periodo precedente al 1.1.1993 erano stati contabilizzati investimenti per 35.187 mld).

I residui complessivi rispetto al totale dei finanziamenti (82.359 mld) ammontano a 17.420 mld.

L'impiego dei fondi comunitari, affluiti attraverso il FESR e il finanziamento della rete transeuropea di trasporto (TEN) ha consentito un finanziamento complessivo di 791 m. euro, a fronte del costo del Programma operativo pari a 1.981,6 m. euro (40%).

Per l'Addendum al contratto di programma 1994/2000, che prevede investimenti aggiuntivi per 7.286 mld, sono stati erogate a F.S. S.p.A. 1.604 mld, con contabilizzazioni per 972 mld (61%).

Contratto di Servizio

E' stata elaborata una ipotesi di contratto-ponte, al fine di consentire la disciplina del servizio merci e passeggeri nel periodo di transizione alle nuove gestioni decentrate del servizio da parte delle regioni, come previsto dal d.lgs. 19.11.1997, n. 422, modificato dal d.lgs. n. 400 del 1999, tenuto conto che con l'art. 43 della legge n. 448 del 1998 si è già accertato l'ammontare delle somme dovute a tutto il 1998 dallo Stato per i servizi di trasporto effettuati dalla Società.

- Piano d'impresa 1999-2003

E' in fase di approfondimento lo studio per l'approvazione del Piano di impresa approvato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 18.5.1999.

Un contributo determinante per l'approvazione del piano è costituito dall'Intesa tra la Società F.S. e le organizzazioni sindacali (sottoscritta il 23.11.1999) sui vari aspetti della riorganizzazione del settore e sul contenuto del nuovo C.C.N.L. del personale addetto al servizio, anche per quanto riguarda aspetti particolari di rilevante interesse (eccedenze di

personale, accessi al mercato del lavoro, sistema delle relazioni sindacali e della partecipazione).

Sui contenuti del piano si fa riserva di riferire dopo la relativa approvazione.

Alta Velocità

Per le osservazioni sul piano programmatico ed operativo del settore dei treni ad alta velocità si rinvia a quanto riferito nell'esposizione relativa al Servizio programmazione e pianificazione.

Normativa sulla riorganizzazione di F.S. S.p.A.

Con d.P.R. 16.3.1999, n. 146 è stato emanato il regolamento di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ed alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Trattasi di norma di principio, che detta i criteri generali per l'adeguamento alle norme comunitarie che prevedono l'introduzione progressiva della liberalizzazione del traffico ferroviario, ma che necessita di ulteriori disposizioni di attuazione che ne consentano la piena applicazione¹¹.

In data 23.11.1999 è stato siglato l'accordo quadro Governo - Impresa - Organizzazioni sindacali sulla riorganizzazione dell'impresa delle F.S.; a tal fine risulta costituita la I.T.F. S.p.A. per l'esercizio del trasporto ferroviario, mentre è ancora da costituire la S.p.A. per la gestione dell'infrastruttura della rete ferroviaria.

L'art. 5 della legge 23.12.1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) ha disposto modificazioni all'art. 43 della legge n. 448 del 1998 al fine di accelerare il processo di dismissioni del patrimonio delle F.S. S.p.A., non strumentale all'esercizio ferroviario. Tale ultima disposizione concerneva il trasferimento a favore di F.S. S.p.A. degli immobili iscritti sul bilancio della società.

Il Servizio vigilanza ha riferito sullo stato del procedimento di accertamento e risoluzione della controversie interpretative, in particolare per quanto riguarda la provincia autonoma di Bolzano e la regione Friuli-Venezia Giulia.

6.8 Servizio sistemi informativi e statistica.

L'amministrazione ha rendicontato le spese di funzionamento anche per i contratti per forniture e servizi, e di investimento.

Risultano stanziamenti di competenza per 128,602 mld e autorizzazioni di cassa per 131,452 mld.

Notevole è l'importo dei residui complessivi (184,190 mld) con una prevalenza dei residui per investimenti (160,617 mld).

Per i contratti si riferisce nella parte dedicata all'attività contrattuale complessiva del Ministero.

¹¹Si richiamano le successive disposizioni ordinamentali:

- Con d.P.C.M. del 18.3.1999 è stata emanata la direttiva per il risanamento dell'impresa F.S. S.p.A. tenuto conto degli impegni sottoscritti in data 17.7.1998 con le organizzazioni sindacali e delle disposizioni del Patto sociale per lo sviluppo e l'occupazione sottoscritto in data 22.12.1998.

- Con deliberazione CIPE del 5.11.1999 è stato espresso parere favorevole in ordine alla proposta di determinazione del canone di pedaggio di accesso alla rete infrastrutturale formulata dal Ministro dei trasporti ai sensi dell'art. 7 del d.P.R. 8.7.1998, n. 277 relativo all'attuazione della direttiva 91/440/CE.

- Con deliberazione CIPE del 5.11.1999 è stata data autorizzazione alla F.S. S.P.A. ad applicare le nuove misure di ristrutturazione tariffaria, previa verifica annuale da parte del Ministro vigilante del grado di conseguimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio.

E' stata allegata una dettagliata relazione sui numerosi programmi di attività svolti nell'anno 1999, corredata da uno stato di realizzazione dei programmi stessi, che peraltro è prevalentemente descrittivo e non reca la contabilizzazione dei lavori finora effettuati in relazione ai tempi di esecuzione.

La sussistenza di cospicui residui indica comunque che sussistono ritardi nelle procedure di spesa.

Si riferisce qui dei principali programmi di competenza.

- Piano triennale per l'informatica 2000/2002: è in fase di impostazione ed è stata presentato all'AIPA per il parere di competenza.

- Data Entry Banca dati Naviglio: è stato stipulato con al Società RILTER un contratto della durata di 18 mesi per un importo di 5,398 mld; esso prevede la costituzione di una banca dati generale per imbarcazioni da diporto, navi minori e galleggianti, stimati in circa 414.000 unità.

- V.T.S. (Vessel Traffic Service): riguarda lo strumento operativo per incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo con il controllo di tutte le coste italiane; è stato stipulato un contratto per la durata di 36 mesi e l'importo di 150,144 mld con la Società Alenia Marconi Systems.

- Anno 2000/Euro - Fleet Management: è un programma rivolto ad eliminare i rischi per i sistemi informatici per l'anno 2000 e per la transizione all'Euro; prevede, inoltre, misure per i problemi di approvvigionamento, manutenzione ed obsolescenza dei sistemi informatici. Sono previsti progetti per 15 mld.

- S.I.D. (Sistema informatico Demanio): è un progetto finalizzato alla creazione di una banca dati dei beni del demanio marittimo. Dovrà essere stipulato un contratto per un importo di 74,297 mld, per il quale l'AIPA ha già dato parere favorevole.

Anno 2000 - Acquisizione di componenti informatici di base per il sottosistema revisioni della M.C.T.C.: è finalizzato all'adeguamento della capacità elaborativa delle apparecchiature informatiche e alla gestione dell'incremento del numero di transizioni da parte delle officine collegate.

Il contratto iniziale prevede un importo di spesa per 526 milioni.

- Proroga del contratto in corso per la conduzione tecnica e la manutenzione del Sistema informatico della ex M.C.T.C.: si è resa necessaria in presenza di un complesso contenzioso relativo all'appalto concorso di servizi per la riscrittura del parco, manutenzione e sviluppo applicazioni, progettazione di una rete di interconnessione con la periferia e di un sistema "Disaster Recovery"; prevede una spesa di 8,020 mld per la durata di sei mesi.

Altri programmi innovativi riguardano il progetto di trasmissione a domicilio del duplicato delle patenti di guida e della carta di circolazione, il progetto Patente Card (per l'adeguamento del formato agli standard comunitari), l'affidamento all'AIPA della realizzazione di progetti per la interconnessione telematica e l'interoperabilità del Servizio Trasporto e del Servizio R.U.P.A.

6.9 Servizio Affari economici, bilancio, politiche internazionali e comunitarie.

Gli stanziamenti di competenza in bilancio ammontano a 6,575 mld, quasi interamente per spese di funzionamento (residuano spese per interventi per 942 milioni); i residui di competenza registrano un importo di 1,587 mld, di cui 942 milioni relativi all'intero stanziamento per interventi per erogazioni ad enti, istituti, associazioni ed altri organismi (U.P.B. 6.1.2.1.)

L'amministrazione ha trasmesso alcuni elenchi relativi al recepimento delle direttive comunitarie ed alle procedure di infrazione, delle quali si riferisce nelle singole parti relative ai centri di responsabilità competenti.

Non è stata documentata l'attività contrattuale relativa all'acquisto di beni e servizi ed è stata dichiarata l'assenza di un'attività diretta alla costruzione di parametri indicatori, per carenza di professionalità idonee alla ricerca.

6.10 Capitanerie di porto.

Il personale in servizio al 31.12.1997 ammontava a n. 8.620 unità (rispetto ad una dotazione organica di 10.359 unità), il personale al 31.12.1998 a 9.853 unità (dotazione organica n. 11.240 unità) e al 31.12.1999 a n. 9.632 unità (dotazione organica: n. 11.336 unità).

Le spese complessive sostenute per il personale registrano per il 1999 un importo di 383,748 mld, con una sostanziale stabilità rispetto all'esercizio precedente (383,975 mld).

Tale invarianza si riscontra sia nelle previsioni definitive di spesa per retribuzione ed assegni fissi che per le retribuzioni accessorie.

Per i pagamenti per il personale dirigenziale la spesa ha subito un incremento del 7%.

Gli incrementi dovuti ai nuovi contratti sono stati del 1,4% per l'esercizio 1998 e del 1,8% per il 1999.

Attività svolte

La complessa attività delle Capitanerie può essere così compendiate:

- Attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare.

Ha comportato il potenziamento dei mezzi aeronavali e la cura della qualificazione professionale del personale, la ricerca di accordi a tal fine con le autorità albanesi, la partecipazione al meeting sulla integrazione dei sistemi di radionavigazione marittima in Europa, nonché esercitazioni periodiche programmate per garantire l'efficienza dei mezzi del personale.

Si sono registrate n. 3.508 missioni di ricerca e soccorso; n. 5.314 persone assistite; n. 3.219 unità navali soccorse e/o assistite.

Altri rilevanti interventi di soccorso e assistenza sono stati effettuati nel quadro del programma "Spiagge sicure".

- Azione preventiva e repressiva sugli abusi demaniali.

Ha comportato n. 13.881 controlli ed ispezioni (+1% rispetto all'anno precedente), n. 1.781 missioni di vigilanza delle unità aeronavali, con 2.755 notizie di reato e 239 sequestri.

- Polizia marittima per la sicurezza della navigazione per l'attività di diporto.

Un notevole incremento hanno registrato le operazioni ai fini della tutela della sicurezza della navigazione (+50% circa), con 724 notizie di reato e 38 sequestri.

Per l'attività diportistica sono stati effettuati circa 9.900 controlli da parte dei mezzi navali e 10.600 controlli a terra.

- Prevenzione e repressione dell'immigrazione clandestina.

Le operazioni di pattugliamento hanno interessato gli schieramenti navali della Guardia costiera (di Brindisi, Lampedusa e Durazzo) e la componente della forza aerea (in Adriatico, nel canale d'Otranto e per la costa Calabro-Jonica).

Sono state intercettate n. 80 unità navali, con a bordo oltre 12.200 clandestini, arrestate n. 36 persone, sequestrate n. 57 unità.

Per le operazioni ONU a favore dei profughi del Kosovo sono state effettuate oltre 300 missioni.

- Attuazione delle norme nazionali ed internazionali in materia di Sicurezza della navigazione – controllo del traffico marittimo e gestione operativa dei sistemi.

Si è registrata una intensa partecipazione a riunioni di Gruppi di lavoro e Commissioni per l'elaborazione di direttive nazionali concernenti la sicurezza della navigazione, attività per il recepimento di direttive CEE, la partecipazione alle riunioni presso la sede ONU di Vienna per l'elaborazione di una Convenzione per la lotta contro il crimine organizzato a livello internazionale, nonché per la definizione del protocollo addizionale per l'individuazione dei c.d. reati internazionali collegati al traffico di emigranti via mare.

La gestione operativa dei sistemi ha comportato interventi vari al fine di garantire la copertura della navigazione con sistemi radio e radar nei mari italiani e nei paesi limitrofi.

Altre rilevanti attività sono state effettuate nei settori della tutela ambientale (difesa dell'ambiente marino, con l'esecuzione di oltre 8.000 ore annue di pattugliamento, e delle riserve marine) e della difesa dei beni archeologici sommersi (con 1.089 missioni, 350 controlli e la percorrenza di oltre 31.000 miglia).

Nel quadro della attività connesse con il problema dell'adeguamento dei mezzi e delle apparecchiature di servizio (per le quali sono state allegate le schede per i progetti degli investimenti programmati, approvati per l'anno 1999) la relazione evidenzia l'impulso per l'ammodernamento della componente aeronavale dopo l'entrata in vigore della legge 30.11.1998, n. 413, con qualche ritardo dovuto all'assegnazione dei fondi stanziati, l'avvio dei programmi di completamento e potenziamento delle infrastrutture portuali, l'avvio dei programmi dei sistemi di ricetrasmittenti e radiogoniometrici, del programma della rete ad alta frequenza ed il completamento della rete telematica per il collegamento delle sedi delle Direzioni marittime e degli uffici periferici dell'Adriatico.

Dati di spesa

Gli stanziamenti complessivi di competenza per il centro di responsabilità ammontano per l'esercizio 1999 a 724,793 mld, di cui 99,700 mld per investimenti, con residui di competenza per gli investimenti per 22,743 mld e residui di stanziamento per 40,844 mld.

Sull'attività contrattuale e sulle predisposizioni di parametri indicatori per la valutazione della gestione si riferisce nelle parti speciali della trattazione.

7. Trasferimenti a F.S. S.p.A. e settori vari

- F.S. S.p.A.

Gli stanziamenti sul bilancio del Ministero dei trasporti raggiungono nel 1999 l'importo di 398,9 mld (+66% rispetto all'esercizio precedente), con residui per 396,6 mld.

Più rilevanti sono gli stanziamenti a carico del bilancio del Ministero del tesoro, del bilancio e della p.e., che registrano previsioni per competenza nel 1999 per 27.530 mld (-23% rispetto all'esercizio precedente), autorizzazioni di cassa per 29.190 mld (-18% rispetto all'esercizio precedente) e pagamenti per competenza per 18.506 mld.

- ENAV

Per l'esercizio 1999 sul bilancio del Ministero del tesoro, del bilancio e della p.e. si registrano stanziamenti di competenza e autorizzazioni di cassa per 198,5 mld (-1,7% rispetto all'esercizio precedente) non erogati.

- Trasporti pubblici locali

Per l'esercizio 1999 si registrano stanziamenti in conto competenza per 2.014 mld (+83% rispetto all'esercizio precedente) e pagamenti per 7,953 mld a carico del bilancio del Ministero del tesoro, del bilancio e della p.e..

- Trasporti marittimi

A carico del bilancio del Ministero del tesoro, del bilancio e della p.e. risultano stanziamenti di competenza per il 1999 per 934,4 mld (-17% rispetto all'esercizio precedente), con pagamenti per 598,4 mld.

Per ulteriori dati riguardanti la gestione della F.S. S.p.A. si rinvia a quanto già esposto nella parte relativa al Servizio vigilanza sulle F.S.

7.1 Normativa comunitaria.

L'amministrazione ha curato gli adempimenti necessari al recepimento della normativa comunitaria, di cui si è riferito nella parte relativa ai singoli settori di attività.

Si segnalano qui gli ultimi provvedimenti pubblicati per il recepimento delle direttive 98/38/CE (elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote), 1999/96/CE (emissioni di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori dei veicoli), 98/14/CE (omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi).

Si è anche riferito riguardo alle procedure di infrazione alle norme comunitarie ed ai provvedimenti conseguenti nelle singole parti della relazione.

Si segnalano, infine, altri provvedimenti rilevanti delle autorità comunitarie, che interessano la materia dei trasporti:

- Parere del Comitato economico e sociale in merito alle proposte di direttiva del Consiglio concernenti lo sviluppo delle ferrovie comunitarie (modifica direttiva 91/440/CEE), le licenze delle imprese ferroviarie (modifica direttiva 95/18/CE), le assegnazioni della capacità di infrastruttura ferroviaria, la determinazione dei canoni per l'uso e la certificazione di sicurezza

- Relazione del Parlamento europeo del 15/4/1999 sul libro bianco della Commissione sul pagamento per l'uso dell'infrastruttura e quadro comune per la determinazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE.

- Risoluzione del Parlamento europeo del 4.5.1999 sulla comunicazione della Commissione su Coesione e trasporti.

- Parere del Comitato delle regioni del 3.6.1999 sulla Rete transeuropea di trasporti e la relazione per l'anno 1998 sull'applicazione degli orientamenti prioritari e per il futuro.

- Invito della Commissione alle autorità italiane a presentare osservazioni a norma dell'art. 88, p. 2, del Trattato CE, in merito all'aiuto C/64/99 alla società di navigazione Tirrenia (1999/C, 306/02).

- Risoluzione del Consiglio del 14.2.2000 relativa alla promozione dell'intermodalità e del trasporto merci intermodale nell'UE.

- Parere del Comitato delle regioni del 18.11.1999 sulle proposte di direttive per lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, le licenze alle imprese ferroviarie, l'assegnazione della capacità di infrastruttura, la determinazione dei canoni per l'uso e la certificazione di sicurezza.

- Approvazione del Parlamento europeo, del 10.3.1999 con modifiche, della proposta di direttiva del Consiglio sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie e licenze e infrastrutture delle imprese ferroviarie (modifica direttiva 91/440/CEE e 95/18/CE).

7.2 Ruolo delle regioni.

Il ruolo delle regioni ha assunto rilevanza nel sistema comunitario in vista dell'attuazione dei programmi di spesa relativi ai Fondi strutturali, quali soggetti che collaborano alle decisioni comunitarie con funzioni consultive (comitato delle regioni) ovvero con funzioni gestionali, nel quadro di accordi di programma con le altre autorità istituzionali.

Per quanto riguarda il problema del decentramento funzionale disposto con d.lgs. n. 112 del 1998, si è già riferito per i singoli settori dei trasporti sull'andamento dello stato di attuazione del trasferimento delle risorse finanziarie; presupposto, peraltro, dell'esercizio effettivo delle funzioni trasferite è anche l'emanazione da parte delle regioni della normativa

regolatrice delle attribuzioni nel settore dei trasporti, nel rispetto del principio della sussidiarietà, ai sensi della legge 15.3.1997, n. 59 e del d.lgs. 19.11.1997, n. 422, come integrato e modificato da successive disposizioni (d.lgs. 22.9.1998, n. 345 e d.lgs. 20.9.1999, n. 400).

Per quanto riguarda il quadro complessivo dell'adozione delle norme da parte delle regioni a statuto ordinario la situazione è ora pressoché completa.

Si osserva, peraltro, che all'atto dell'emanazione della legge 30.3.1999, n. 96, che prevede l'intervento sostitutivo da parte dello Stato in caso di inadempienza da parte delle regioni per la disciplina delle funzioni trasferite con la legge n. 59 del 1997 e con il d.lgs. 31.3.1998, n. 112, risultavano inadempienti per i vari settori ben nove regioni.

ALLEGATI

Elaborazioni per funzioni-obiettivo
Formazione e utilizzo della massa impegnabile
Formazione e utilizzo della massa spendibile

PAGINA BIANCA

Prospetto riepilogativo delle Funzioni Obiettivo**[Funzione Obiettivo/Funzione di 2° livello/Funzione di 3° livello/Funzione di 4° livello]***Esercizio 1999***10 MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE****1 SERVIZI GENERALI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI****1.2 AIUTI ECONOMICI INTERNAZIONALI****1.2.1 AIUTI ECONOMICI AI PAESI IN VIA DI SVILUPPO ED IN TRANSIZIONE***1.2.1.2 Aiuti all'Albania***1.3 SERVIZI GENERALI****1.3.3 ALTRI SERVIZI GENERALI***1.3.3.4 Gestione, regolamentazione e vigilanza del demanio marittimo**1.3.3.7 Gestione dei servizi e degli approvvigionamenti per le amministrazioni centrali dello Stato***2 DIFESA****2.1 DIFESA MILITARE****2.1.1 DIFESA MILITARE***2.1.1.1 Predisposizione dello strumento militare**2.1.1.5 Ammodernamento e rinnovamento armamenti terrestri***2.2 DIFESA CIVILE****2.2.1 DIFESA CIVILE***2.2.1.5 Interventi di emergenza e soccorso per calamità***3 ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA****3.1 SERVIZI DI POLIZIA****3.1.1 SERVIZI DI POLIZIA***3.1.1.1 Attività di controllo del territorio**3.1.1.4 Vigilanza e soccorso in mare**3.1.1.5 Controllo dell'immigrazione clandestina***4 AFFARI ECONOMICI****4.1 AFFARI GENERALI ECONOMICI, COMMERCIALI E DEL LAVORO****4.1.2 AFFARI GENERALI DEL LAVORO***4.1.2.2 Collocamento e misure per promuovere l'occupazione***4.2 AGRICOLTURA, SILVICOLTURA, PESCA E CACCIA****4.2.3 PESCA E CACCIA***4.2.3.1 Programmazione, regolamentazione e vigilanza nei settori della pesca e della caccia**4.2.3.3 Sostegno alla pesca e alla caccia***4.4 ATTIVITA' ESTRATTIVE, MANIFATTURIERE ED EDILIZIE****4.4.2 ATTIVITA' MANIFATTURIERE***4.4.2.5 Vigilanza e sostegno alle imprese armatoriali e navalmeccaniche**4.4.2.6 Credito navale alle imprese armatoriali e navalmeccaniche*

Prospetto riepilogativo delle Funzioni Obiettivo**[Funzione Obiettivo/Funzione di 2° livello/Funzione di 3° livello/Funzione di 4° livello]****Esercizio 1999****4.5 TRASPORTI****4.5.1 TRASPORTI SU GOMMA**

- 4.5.1.1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nei trasporti su gomma*
- 4.5.1.2 Regolamentazione, vigilanza e sostegno nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi*
- 4.5.1.3 Contributi, rimborsi e restituzioni ai privati per agevolazioni tariffarie per il trasporto di persone e cose e per somme erroneamente versate*
- 4.5.1.4 Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale*
- 4.5.1.5 Interventi finanziari per il trasporto pubblico locale a seguito di calamità*
- 4.5.1.6 Sicurezza della circolazione stradale comprese l'edilizia di servizio, le verifiche tecniche, il rilascio di certificazioni, revisioni di mezzi e accertamenti di idoneità conducenti*
- 4.5.1.7 Oneri derivanti da obblighi contrattuali nel settore dei trasporti*
- 4.5.1.9 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali nazionali*
- 4.5.1.10 Interventi per la costruzione e manutenzione di strutture stradali regionali e di interesse di enti locali*
- 4.5.1.11 Interventi per ripristinare strutture stradali a seguito di calamità*
- 4.5.1.12 Interventi per costruzione e manutenzione di strutture stradali nelle aree depresse*

4.5.2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA

- 4.5.2.1 Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e coordinamento amministrativo nel trasporto per vie d'acqua*
- 4.5.2.2 Interventi finanziari e contributi a società, enti ed organismi portuali compresi quelli per la navigazione interna*
- 4.5.2.3 Vigilanza e contributi a società di servizi marittimi e di navigazione*
- 4.5.2.4 Sicurezza della navigazione compresi gli accertamenti tecnici: rilasci di autorizzazioni alla navigazione*
- 4.5.2.5 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche*
- 4.5.2.6 Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche nelle aree depresse*
- 4.5.2.8 Interventi finanziari e tecnici per il miglioramento della navigazione lacuale e fluviale compreso il sistema idroviario*