

legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, limitatamente ai compiti e alle funzioni spettanti allo Stato ai sensi del presente articolo;

h) relazioni internazionali nelle aree di competenza.

Per l'assolvimento degli anzidetti compiti entrambi i Ministeri sono stati articolati in due Dipartimenti, a loro volta suddivisi in Direzioni generali e Divisioni.

Per il Ministero delle infrastrutture:

- Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali (già Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali);

- Dipartimento per le infrastrutture statali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici (già Dipartimento infrastrutture stradali, per l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici).

Per il Ministero dei trasporti:

- Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali, e la pianificazione generale dei trasporti (già Dipartimento per i trasporti terrestri);

- Dipartimento per la navigazione marittima ed aerea.

La ripartizione dei Dipartimenti in Direzioni generali è poi avvenuta nel sostanziale rispetto del d.P.R. 2 luglio 2004 n. 184 e quella delle Direzioni generali in Divisioni ai sensi del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 aprile 2005, con adeguamenti e puntualizzazioni contenute nel dPCM sopra citato (come modificato dal successivo dPCM del 5 aprile 2007). In proposito, va rilevato che in sintonia con le norme del nuovo dPCM, è stato sottoscritto dai due Ministri competenti un Accordo per l'attuazione delle leggi finanziaria e di bilancio 2007. In questo Accordo si prevede la "corretta" ripartizione del Fondo unico di amministrazione<sup>3</sup>.

Alcune modifiche sono intervenute in attuazione di altre disposizioni normative. Tra queste si può ricordare il trasferimento dei compiti propri del soppresso Registro italiano dighe (RID) al Ministero delle infrastrutture, ai sensi del DL n. 262 del 2006 (convertito nella legge n. 286 del 2006).

Ulteriori disposizioni, soprattutto nell'ottica del contenimento della spesa, sono state introdotte dai decreti legge n. 223 del 2006 (convertito nella legge n. 248 del 2006), n. 262 del 2006 (convertito nella legge n. 286 del 2006) e n. 10 del 2007 (convertito nella legge n. 40 del 2007), nonché, per diversi profili, dalle Leggi finanziarie 2006 (n. 266 del 2005) e 2007 (n. 296 del 2006). Alcune norme sono di applicazione generale a tutti i Ministeri e, in certi casi, a tutte le amministrazioni pubbliche<sup>4</sup>, altre riguardano più specificamente i Ministeri in oggetto.

<sup>3</sup> Si prevede in particolare l'allocazione totale sul capitolo 1417 del Ministero dei trasporti delle risorse, di cui alla legge n. 88 del 2001, che riguardano gli ex dipendenti del Ministero della marina mercantile, nonché le risorse di cui al fondo unico, parte fissa, calcolate in base alle unità di personale in forza ai due Ministeri. Tra gli altri punti dell'Accordo figurano: il concerto del Ministero infrastrutture per gli interventi infrastrutturali che la Legge finanziaria 2007 attribuisce alla competenza del Ministero dei trasporti; il fondo perequativo delle Autorità portuali assegnato a detto Ministero; il finanziamento di 30 milioni dal 2008, per gli interporti, trasferito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Sono anche trasferiti alcuni capitoli da uno stato di previsione all'altro: a quello delle infrastrutture i capitoli: 7201, 7202, 7304, 7884, 7885 e, in quota parte, (per 10.000 euro) 7393; a quello dei trasporti: 7240, 7560, 7561, 7564, 7566, 7567, 7568 e 7760.

<sup>4</sup> Norme "trasversali" applicabili a tutte le amministrazioni pubbliche si ritrovano nelle ultime Leggi finanziarie (2005, 2006 e 2007), ma anche nei decreti "Bersani". In particolare nel DL n. 223 del 2006 vi sono vari articoli del Capo III sul contenimento della spesa in diversi settori (22 bis, 25-29, 31, 32, 34, 34 quater); l'elenco 1 allegato contiene gli "accantonamenti", che toccano anche il MIT. Il DL 31 gennaio 2007 n. 7, convertito con modificazioni nella legge 2 aprile 2007 n. 40, contiene alcune norme riguardanti specificamente i due Ministeri in esame: artt. 2 (trasporti stradali) e 3 (traffico aereo); art. 13 (revoca delle concessioni per la progettazione e la costruzione di linee ad alta velocità); in particolare commi 8 *quinquiesdecies*-8 *undevicies*. Le Leggi finanziarie 2006 e 2007 contengono vari commi dell'articolo unico riguardanti specificamente i due Ministeri. Su queste norme v. anche il Capitolo Organizzazione di questa relazione.

Nel decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 7 agosto 2006, registrato alla Corte dei conti il giorno 29 successivo, è stato istituito lo stato di previsione del Ministero dei trasporti (tabella n. 16), che riguarda in massima parte gli Uffici di Gabinetto e di diretta collaborazione all'opera del Ministro, mentre sono state portate variazioni in aumento ed in diminuzione al bilancio del Ministero delle infrastrutture.

Nella stesura dei rendiconti finanziari relativi all'esercizio 2006, mentre è stato predisposto un unico rendiconto per quanto attiene al Gabinetto ed agli Uffici di diretta collaborazione del Ministero delle infrastrutture ed alle funzioni e compiti istituzionali di entrambi i Ministeri (infrastrutture e trasporti), firmato dai due Ministri, per il Ministero dei trasporti è stato presentato un rendiconto che riguarda solo il Gabinetto e gli Uffici di diretta collaborazione.

Al fine di tener conto della nuova realtà determinatasi già nel corso del 2006, l'esame sui rendiconti dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti viene condotto sulla base dei Centri di Responsabilità (C.d.R.) che fanno capo ai due Dicasteri, in modo da dar luogo a separati referti riguardanti le funzioni dai medesimi assolte nell'anno di riferimento, anche attraverso l'istituto dell'avvalimento.

I Centri di Responsabilità, ripartiti tra i due Ministeri sulla base dell'esistente (sette prima della separazione), che verranno esaminati, sono i seguenti.

Per il Ministero delle infrastrutture:

- a) Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro (C.d.R. 1); Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali (C.d.R. 2); Infrastrutture stradali<sup>5</sup>, edilizia e regolazione dei lavori pubblici (C.d.R. 3); Consiglio superiore dei lavori pubblici (C.d.R. 7);

per il Ministero dei trasporti:

- b) Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro (C.d.R. 1, di nuova creazione); Navigazione e trasporto marittimo e aereo (C.d.R. 4); Trasporti terrestri (C.d.R. 5); Capitanerie di porto (C.d.R. 6).

Situazione del personale.

Per il personale vale quanto detto in precedenza sull'organizzazione dei due Ministeri che, anche dopo la separazione, conservano per molti aspetti una struttura comune. Allo stato non risulta una disaggregazione tra le due strutture ministeriali con ricorso, da parte del Ministero dei trasporti, all'istituto dell'avvalimento. L'organigramma del personale dipendente, aggiornato al 31 dicembre 2006, risulta ancora intestato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il totale del personale effettivamente in servizio è di 9.411 unità, così ripartite:

---

In merito all'elenco 1 della Legge finanziaria 2007 va osservato che esso presenta profili di particolare delicatezza ai fini dell'indebitamento. Il comma 758 di detta Legge afferma che le risorse del fondo per il TFR dei lavoratori privati, istituito dal precedente comma 755, "sono destinate, nei limiti dell'importo di cui all'elenco 1 annesso alla presente legge, al finanziamento dei relativi interventi". L'elenco 1 contiene, infatti, numerosi interventi riguardanti le infrastrutture, ma ciò che suscita notevoli perplessità è l'incertezza della provvista finanziaria e l'aleatorietà della copertura assicurata dal fondo, perché non è possibile predeterminare le quote che verranno versate, dalle imprese con più di 50 dipendenti, del TFR dei lavoratori privati che non abbiano inteso conferirlo ad altri fondi; a ciò si aggiunge anche la possibilità che i lavoratori richiedano un'anticipazione rendendo ancor più aleatorio l'ammontare di risorse da destinare agli investimenti.

<sup>5</sup> Questa denominazione è utilizzata in molti documenti ufficiali del 2006 ed in particolare nel rendiconto, ma come si è detto è stata modificata dall'art. 5 del dPCM 5 luglio 2006 in "Infrastrutture statali".

Centri di Responsabilità	Presenze al 31.12.2006
1. Gabinetti	220
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	3.089
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	270
4. Navigazione e trasporto marittimo ed aereo	355
5. Trasporti terrestri	4.706
6. Capitanerie di porto	682
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	89
<b>Totale</b>	<b>9.411</b>

Per quanto riguarda i dirigenti l'Amministrazione ha fornito la dotazione organica e la effettiva copertura.

#### Dirigenti di prima fascia

Dotazione organica	57 posti
Copertura	51 posti
Scoperti	6 posti

I 51 posti sono così ripartiti:

- 39 dirigenti di prima fascia del ruolo dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 3 estranei all'Amministrazione, con incarichi ex art. 19, comma 6, d.lgs. n. 165 del 2001 (5,26 per cento della dotazione organica);
- 2 estranei all'Amministrazione, con incarichi ex art. 19, comma 5-bis, d.lgs. n. 165 del 2001 (3,51 per cento della dotazione organica);
- 7 dirigenti di seconda fascia con incarico di prima fascia (12,28 per cento della dotazione organica).

#### Dirigenti di seconda fascia

Dotazione organica	310 posti
Copertura	246 posti
Scoperti	64 posti

I 246 posti sono così ripartiti:

- 218 dirigenti di seconda fascia del ruolo dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 3 estranei all'Amministrazione, con incarichi ex art. 19, comma 6, d.lgs. n. 165 del 2001 (0,97 per cento della dotazione organica);
  - 1 estraneo all'Amministrazione, con incarico ex art. 19, comma 5-bis
  - , d.lgs. n. 165 del 2001 (0,32 per cento della dotazione organica);

- 12 *interim* di dirigenti di seconda fascia su posti di funzione dirigenziale di livello non generale (3,87 per cento della dotazione organica);
- 12 reggenze da parte di funzionari C3 su posti di funzione dirigenziale di livello non generale (3,87 per cento della dotazione organica).

Per quanto concerne il personale dirigenziale di prima fascia, finora si è proceduto alla conferma di un Capo dipartimento al Ministero delle infrastrutture e di due Capi dipartimento al Ministero dei trasporti e alla ridefinizione degli incarichi di vertice, inoltre non sono stati rinnovati taluni incarichi dirigenziali a personale non appartenente al ruolo delle due amministrazioni.

In merito ai dirigenti di livello non generale va ricordato che, con un decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 19 dicembre 2003, sono stati stabiliti i criteri per l'affidamento, l'avvicendamento e la revoca degli incarichi in attuazione dell'art. 13 del vigente CCNL per la dirigenza dell'area 1.

Ciononostante, anche per il 2006, non è ancora stato risolto il problema della collocazione funzionale dei dirigenti di II fascia: difatto non sono stati ancora adottati i provvedimenti di conferimento di incarico né sono stati stipulati i contratti accessivi agli stessi, anche se va evidenziato che il c.d. "spacchettamento" dei Dicasteri ha chiaramente inciso sulla materia.

Questa materia dovrà, comunque, formare oggetto di revisione a seguito non solo della ripartizione definitiva del personale, dirigenziale e non, fra i due Ministeri, ma anche della prevista riduzione delle qualifiche dirigenziali in ragione del 10 per cento per quelle di dirigente generale e del 5 per cento per le altre e per la riduzione del 15 per cento del personale delle strutture di supporto.

## Ministero delle infrastrutture

- 1. Considerazioni generali e di sintesi.**
- 2. Quadro generale degli andamenti economico-finanziari e contabili:**
  - 2.1. Valutazione degli andamenti finanziari;
  - 2.2. Audit finanziario-contabile;
  - 2.3. Verifiche di affidabilità.
- 3. Le funzioni del Ministero: problematiche rilevanti. L'attività dei Centri di Responsabilità.**

### 1. Considerazioni generali e di sintesi.

Si rinvia all'introduzione su entrambi i Ministeri per quanto riguarda la nuova configurazione di questo Dicastero. Si può qui aggiungere che per l'esercizio 2006 non è agevole la separazione netta tra i due Ministeri sia nell'esame dell'attività svolta che per i profili finanziari, tenendo conto che quando è intervenuta la separazione si era appena completata l'opera di "ricostruzione" di un insieme unitario, così come unitaria è stata la gestione per la prima metà dell'anno. Si tratta di un processo non facile di aggiustamento, come è testimoniato dal fatto che il dPCM del 5 luglio 2006 sull'organizzazione dei due Ministeri ha richiesto una modifica con decreto del 5 aprile 2007, in corso di pubblicazione. Se si può auspicare una più definitiva sistemazione nel 2007, per il 2006 la situazione resta caratterizzata da una certa fluidità, che non può non avere influito sullo svolgimento stesso delle attività istituzionali del Ministero.

Nel 2007, almeno per i profili finanziari, si intravede un nuovo assetto con l'individuazione – nella Direttiva del Ministro per il 2007, Allegato 3 – dei capitoli di bilancio e della loro attribuzione ai quattro Centri di Responsabilità, derivanti dallo scorporo del Ministero unitario. E' significativo, peraltro, che il C.d.R. "Consiglio superiore dei lavori pubblici", non abbia assunto il n. 4, ma conservato il n. 7, il che sembra testimoniare che non si è ancora staccato il cordone ombelicale con la struttura del precedente Ministero unificato. E' prevedibile che si prolunghi la fase di assestamento e di riorganizzazione. Questa dovrebbe riguardare anche il C.d.R. n. 1, che, come si vedrà più innanzi, copre attività, che oltre tutto comportano ingenti risorse, le quali più correttamente dovrebbero essere imputate ad altri C.d.R. (il n. 2 o il n. 3).

Un segnale, peraltro contraddittorio, in questa direzione si riscontra nella Direttiva per il 2007, laddove nel menzionare le unità previsionali di base (UPB) pertinenti al C.d.R. n. 1 "Gabinetto", si aggiunge "ad eccezione del capitolo 7060" (legge-obiettivo); ma in contrasto con questa affermazione nel citato Allegato 3 questo capitolo figura ancora in capo al C.d.R. 1.

Il Ministero, come si vedrà anche in seguito, nonostante le difficoltà organizzative si è sforzato di raggiungere gli obiettivi posti, con l'attuazione in particolare del Programma operativo concordato con la Comunità europea e di Accordi di Programma-Quadro (APQ), alcuni dei quali anch'essi correlati con Programmi ed iniziative comunitarie<sup>6</sup>.

## 2. Quadro generale degli andamenti economico-finanziari e contabili.

### 2.1. Valutazione degli andamenti finanziari.

#### Gestione di competenza

(In migliaia)

Centri di Responsabilità	Stanziam. definitivi	% su tot. Amm.	Residui di stanziamento iniziali	Massa impegnabile	Impegni effettivi totali (*)	di cui impegni di competenza	Economie o maggiori spese**	Impegni/massa impegnabile
	a		b	c=a+b	d	e	f	g=d/c
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	801.730,73	23,96	59,87	801.790,60	723.554,05	723.494,18	75.181,68	90,24
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	665.342,66	19,88	23.710,63	689.053,30	621.142,80	597.432,17	-3.653,39	90,14
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	1.872.525,94	55,96	232.115,72	2.104.641,67	1.518.327,44	1.287.211,72	-146.245,67	72,14
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	6.799,75	0,20	28,30	6.828,05	9.035,12	9.006,82	-2.207,07	132,32
<b>Totale Amministrazione</b>	<b>3.346.399,09</b>	<b>100,00</b>	<b>255.914,52</b>	<b>3.602.313,61</b>	<b>2.872.059,41</b>	<b>2.617.144,89</b>	<b>-76.924,45</b>	<b>79,73</b>

\*Impegni totali: dato calcolato sommando gli impegni effettivi e gli impegni assunti sui residui risultanti dalla differenza tra i residui iniziali di stanziamento (F) e i residui finali di stanziamento (F) rimasti nel conto residui

\*\*Come da consuntivo

	Stanziam. definitivi 2006
<b>Bilancio Stato (titolo I+titolo II)</b>	<b>479.381.685,49</b>
Incidenza Ministero su bilancio Stato	0,70

Suscita perplessità lo stanziamento rilevante (801.730.730 euro) riferito al C.d.R. 1, che per sua natura svolge essenzialmente una funzione di supporto al Ministro per i profili politici. In realtà questo stanziamento così rilevante nel C.d.R. 1 "Gabinetto" è dovuto al fatto che ad esso compete il capitolo 7060, (95 per cento sul totale Gabinetto), che contiene risorse per lavori infrastrutturali che più correttamente si sarebbero dovuti

<sup>6</sup> Si tratta del Programma operativo nazionale (PON) trasporti 2000-2006, che comprende una serie di "misure" di tipo infrastrutturale (riguardanti: strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti). Il PON trasporti coinvolge, infatti, nella progettazione e nella realizzazione degli interventi i vari enti interessati (ANAS S.p.A. per le infrastrutture stradali; ENAC per quelle aeroportuali; ENAV S.p.A. per quelle connesse alla sicurezza della navigazione aerea; RFI S.p.A. e FS Holding per le ferroviarie) e le quattro Direzioni generali responsabili per i diversi settori. Anche gli APQ, i quali si avvalgono prevalentemente delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), ma pure di contributi comunitari, coinvolgono i citati soggetti attuatori di livello nazionale (ANAS ecc.). Tra i vari Programmi figurano le iniziative comunitarie INTERREG e URBAN e il PON ATAS - "Risorse idriche 2° stralcio".

ritrovare nei C.d.R. 2 e 3. Al riguardo, la Corte si è già espressa in sede di controllo di legittimità e di controllo sulla gestione di cui si dirà ampiamente in seguito.

Appare soddisfacente il rapporto impegni/massa impegnabile, mentre va segnalata l'anomalia del C.d.R. 7 "Consiglio superiore dei lavori pubblici" con un rapporto impegni/massa impegnabile del 132,32 per cento, con un maggiore impegno di 2,2 milioni di euro, dovuto, in particolare, al capitolo 2920 del C.d.R. 7 che presenta un impegno effettivo totale di 6.026.813,67 euro su una massa impegnabile di 4.287.296,00 euro. Tale fenomeno, che ha interessato tutti i C.d.R. del Ministero, come anche quelli del Ministero dei trasporti, è dovuto ad eccedenze di spesa registrate su questo come su altri capitoli relativi a stipendi. Dalle motivazioni fornite dall'Amministrazione tale situazione si è venuta a determinare a causa di una insufficiente previsione in relazione ai rinnovi contrattuali ed a frequenti spostamenti da un Centro di Responsabilità all'altro.

## Gestione di cassa

(in migliaia)

Centri di Responsabilità	Massa spendibile	Autorizzazioni definitive di cassa	Pagato totale	Pagato c/comp.za	Pagato in c/residui	Autorizz.di cassa/massa spend.	Pagato tot./massa spend.
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	1.367.308,98	911.545,94	390.706,51	145.341,58	245.364,94	66,67	28,57
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	1.296.228,95	1.162.250,55	640.154,61	427.306,04	212.848,56	89,66	49,39
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	5.360.418,64	2.362.077,20	1.113.594,11	529.621,21	583.972,90	44,07	20,77
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	8.760,67	7.077,38	9.350,33	8.853,07	497,27	80,79	106,73
<b>Totale Amministrazione</b>	<b>8.032.717,23</b>	<b>4.442.951,07</b>	<b>2.153.805,56</b>	<b>1.111.121,90</b>	<b>1.042.683,67</b>	<b>55,31</b>	<b>26,81</b>

	2006	
	Massa spendibile	Autorizzazioni definitive di cassa
<b>Bilancio Stato (titolo I+titolo II)</b>	595.185.781,11	496.469.318,20
Incidenza Ministero su bilancio Stato	1,35	0,89

La gestione di cassa evidenzia una scarsa capacità di spesa testimoniata dalla bassa percentuale del pagato totale (26,81 per cento) rispetto alla massa spendibile, con una particolare negatività soprattutto per il C.d.R. 3 "Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione lavori pubblici" (20,77 per cento) e per il C.d.R. 1 (28,57 per cento).

La massa spendibile del C.d.R. 1 risulta particolarmente elevata in rapporto alla sua presumibile attività, per le ragioni prima esposte (perché questo C.d.R. comprende rilevanti interventi di natura strutturale).

## Gestione dei residui

(In migliaia di euro)

Centri di Responsabilità	Residui iniziali (*)	residui di nuova formazione		residui esercizi pregressi		residui al 31 dicembre		
		Residui propri (lett. a,b,c,d,e)	Residui di stanziamento (lett. f)	Residui propri (lett. a,b,c,d,e)	Residui di stanziamento (lett. f)	Residui propri (lett. a,b,c,d,e)	Residui di stanziamento (lett. f)	Totale
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	565.578,25	578.152,60	3.054,88	304.919,18	0,00	883.071,78	3.054,88	886.126,66
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	630.886,28	170.126,12	71.563,88	387.444,48	0,00	557.570,60	71.563,88	629.134,48
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	3.487.892,69	757.590,51	731.559,89	2.528.773,84	1.000,00	3.286.364,35	732.559,89	4.018.924,24
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	1.960,92	153,76	0,00	322,36	0,00	476,12	0,00	476,12
<b>Totale Amministrazione</b>	<b>4.686.318,14</b>	<b>1.506.022,99</b>	<b>806.178,65</b>	<b>3.221.459,86</b>	<b>1.000,00</b>	<b>4.727.482,85</b>	<b>807.178,65</b>	<b>5.534.661,50</b>

(\*) Comprensivi delle variazioni in conto residui

	2006	
	Residui iniziali	Residui finali
<b>Bilancio Stato (titolo I + titolo II)</b>	115.804.095,62	112.069.500,74
Incidenza Ministero su bilancio Stato	4,05	4,94

La gestione dei residui presenta una consistenza notevole dei residui iniziali ed un forte aumento di quelli finali rispetto agli iniziali. Per il C.d.R. 1 le ragioni di questa situazione possono essere ricondotte a quanto a più riprese richiamato: la anomala presenza in questo C.d.R. di massicci stanziamenti in gran parte destinati al finanziamento di infrastrutture, la cui realizzazione richiede uno sviluppo pluriennale. Si nota, inoltre, per il C.d.R. 3 una notevole consistenza di residui iniziali pari a 3.487,89 milioni di euro. Nonostante una parte di questi è stata utilizzata nel corso dell'anno, al 31 dicembre 2006 essi risultano comunque accresciuti per l'ammontare di 4.018,92 milioni di euro a causa della formazione di nuovi residui.



## Evoluzione degli stanziamenti di bilancio per Centri di Responsabilità

(in migliaia)

Centri di Responsabilità	2005	2006					2007	
	Stanziamenti definitivi di competenza	Stanziamenti iniziali di competenza	Variazioni con DMT (a)	Variazioni con DMCF (b)	Variazioni con DMC (c)	Variazioni con legge di assestamento	Stanziamenti definitivi di competenza	Stanziamenti iniziali di competenza
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	558.894,36	806.027,23	-4.319,36	0,00	23,80	-0,93	801.730,73	1.019.504,67
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	634.865,14	807.717,59	-146.570,40	0,00	-23,80	4.219,27	665.342,66	957.665,95
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	1.605.035,93	1.288.350,79	575.791,71	0,00	0,00	8.383,44	1.872.525,94	2.095.139,03
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	7.215,94	6.120,33	686,56	0,00	0,00	-7,15	6.799,75	7.009,75
<b>Totale Amministrazione</b>	<b>2.806.011,37</b>	<b>2.908.215,94</b>	<b>425.588,51</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>12.594,64</b>	<b>3.346.399,09</b>	<b>4.079.319,40</b>

L'evoluzione degli stanziamenti di competenza fa registrare una sostanziale invarianza nel C.d.R. 1, (-0,53 per cento), una diminuzione del 17,63 per cento nel C.d.R. 2, cui fa invece riscontro un forte aumento (45,34 per cento) del C.d.R. 3. Lo stanziamento iniziale 2007 evidenzia un aumento consistente per i primi tre C.d.R.

## Gestione di competenza

Centri di Responsabilità	Impegni totali*/ massa impegnabile		Impegni di comp./stanz. def. comp.		Econ. comp./stanz. def. comp.	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	78,08	90,24	78,08	90,24	21,91	9,38
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	97,02	90,14	96,30	89,79	0,01	-0,55
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	86,28	72,14	83,34	68,74	2,20	7,81
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	105,91	132,32	105,95	132,46	-6,34	-32,46
<b>Totale</b>	<b>87,52</b>	<b>79,72</b>	<b>85,28</b>	<b>78,20</b>	<b>5,60</b>	<b>- 2,29</b>

\* Impegni totali: dato calcolato sommando gli impegni effettivi e gli impegni assunti sui residui risultanti dalla differenza tra i residui iniziali di stanziamento e i residui 'F' rimasti nel conto residui.

## Gestione di cassa

Centri di Responsabilità	Aut. cassa/massa spendibile		Pagamenti totali/massa spendibile		Pagamenti totali/aut. cassa		Pagamenti comp./Impegni di comp.		Pagamenti comp./stanz. def. comp.	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
1. Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	61,98	66,67	22,61	28,57	36,48	42,86	11,95	20,09	9,33	18,13
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	63,46	89,66	49,05	49,39	77,29	55,08	64,86	71,52	62,46	64,22
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	39,09	44,07	29,78	20,77	76,18	47,14	48,75	41,14	61,22	28,28
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	83,79	80,79	94,10	106,73	112,31	132,12	92,78	98,29	98,30	130,20
<b>Totale</b>	<b>45,75</b>	<b>55,31</b>	<b>31,81</b>	<b>26,81</b>	<b>69,53</b>	<b>48,47</b>	<b>46,29</b>	<b>42,45</b>	<b>48,89</b>	<b>33,20</b>

## Gestione dei residui

Centri di Responsabilità	Incre./decr. Residui (res.31/12/res.iniz.tot.)		Velocità di smaltimento residui (pag.res/res.iniz.tot.)		Residui di stanz. (F) totali/residui totali		Residui di stanz. (F) comp./residui totali comp.	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
1. Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	53,91	56,68	43,23	43,38	0,01	0,34	0,02	0,53
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	20,98	-0,28	29,35	33,74	4,53	11,37	9,85	29,61
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	-4,87	15,22	24,82	16,74	6,95	18,23	25,29	49,13
7. Consiglio superiore dei Lavori Pubblici	18,44	-75,72	51,95	25,36	3,32	0,00	4,88	0,00
<b>Totale</b>	<b>2,64</b>	<b>18,10</b>	<b>26,81</b>	<b>22,24</b>	<b>5,7</b>	<b>14,58</b>	<b>16,59</b>	<b>34,86</b>

In merito agli indicatori finanziari si può rilevare che vi è stata una flessione degli impegni rispetto agli stanziamenti definitivi di competenza nel confronto con il 2005, dovuta in particolare ai C.d.R. 2 e 3, mentre un miglioramento si ritrova nelle autorizzazioni di cassa rispetto alla massa spendibile, rilevante nel C.d.R. 2, anche se nel C.d.R. 7 si verifica invece una lieve flessione. Si osserva una riduzione nei C.d.R. 2 e 3 dei pagamenti totali rispetto alle autorizzazioni di cassa nel confronto con il 2005, mentre vi è un aumento per gli altri due C.d.R.. Inoltre, va rilevata la percentuale molto bassa relativa al rapporto tra pagamenti di competenza e stanziamenti definitivi di competenza. Per quanto riguarda la gestione dei residui si registra una importante riduzione nel C.d.R. 2 cui fa riscontro un aumento rilevante nel C.d.R. 3. Osservando l'andamento della velocità di smaltimento si rileva che essa rimane bassa con una punta minima nel C.d.R. 3, in diminuzione rispetto al 2005. Si rileva, inoltre, un peggioramento della situazione in merito al rapporto tra residui di stanziamento totali e residui totali specialmente per il C.d.R. 3. Ancora più rilevante, in senso negativo, la situazione dei residui di stanziamento

di competenza rispetto ai residui totali di competenza con un forte picco nel C.d.R. 3 (49,13 per cento rispetto al 25,29 per cento del 2005).

## 2.2. *Audit finanziario-contabile.*

Lo "spacchettamento" del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, creando una fase di incertezza sulle competenze e sulle corrispondenti allocazioni delle strutture, delle risorse umane e finanziarie, ha indubbiamente influito sulla dinamica gestionale del secondo semestre 2006, anche se, in effetti, tutti i settori hanno continuato a svolgere la loro attività che in molti casi già rifletteva una specifica appartenenza ad uno o all'altro dei due nuovi Ministeri. Unica eccezione è costituita dall'immediata istituzione dei due distinti Gabinetti ed Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro, alimentati con risorse separate disposte con decreto del MEF.

Nei casi dubbi od oggetto di contrasti sull'interpretazione del citato dPCM, la gestione è stata seguita dalla vecchia Direzione generale competente, in attesa di una più precisa definizione delle rispettive competenze.

Poiché la Direzione generale del personale e degli affari generali, che è l'unica struttura promiscua che ha continuato ad operare per entrambi i Ministeri con la procedura dell'avvalimento, è inserita nel I Dipartimento del Ministero delle infrastrutture (C.d.R. 2), la gestione dei residui nell'anno 2006, tranne alcune eccezioni, è inserita nel bilancio del Ministero delle infrastrutture.

La gestione per dodicesimi (già prevista dall'art. 16 della legge n. 468 del 1978, eccezionalmente solo nei casi di ricorso all'esercizio provvisorio), introdotta anche per la gestione ordinaria a partire dall'esercizio finanziario 2006, con alcune eccezioni, dall'art. 1, comma 7 della Legge finanziaria 2006 (legge n. 266 del 2005), durante tutto l'esercizio 2006 è stata realizzata mediante una procedura informatica che ha permesso di adeguare mensilmente, per ogni capitolo di bilancio, le risorse da gestire e di effettuare, ove necessario, "disaccantonamenti" per le deroghe previste dalla norma stessa.

Tale norma, se ha prodotto effetti positivi ai fini del contenimento della spesa, ha però introdotto elementi di rigidità ai fini della continuità gestionale, rallentando l'andamento dei programmi e lo stesso raggiungimento degli obiettivi fissati nella direttiva ministeriale.

Gli effetti di tale gestione sono stati attenuati perché la spesa nei primi mesi del 2006 aveva subito un notevole rallentamento, seguito da un'impennata nel mese di giugno. Ciò ha determinato l'accumularsi dei dodicesimi. Inoltre, il fatto che la norma abbia escluso da tale gestione le spese c.d. non frazionabili (varie tipologie di contratti di forniture), ha consentito di rispettare quanto previsto dal comma 7 della Legge finanziaria 2006.

Le risorse finanziarie ottenute dalla riduzione del 10 per cento (previsto dal decreto legge "Bersani" n. 223 del 2006) degli uffici di Gabinetto di tutte le Amministrazioni dello Stato sono state ripartite tra i quattro uffici di Gabinetto di nuova istituzione. Il Gabinetto del Ministero dei trasporti avendo ricevuto tali somme nel mese di settembre non ha potuto operare delle spese e ciò ha dato luogo ad economie. In effetti solo il nuovo Ministro costituisce una unità in più rispetto alla vecchia struttura, in quanto anche il numero dei Sottosegretari è rimasto invariato.

L'Amministrazione ha fatto rilevare che, il limite del 2 per cento, previsto dal comma 8 della Legge finanziaria 2005 (n. 311 del 2004) all'incremento delle spese aventi effetto diretto sul conto economico consolidato delle pubbliche Amministrazioni, ha prodotto

effetti negativi. Nel tetto del 2 per cento sono comprese anche le riassegnazioni provenienti da versamenti di terzi per servizi resi che non sono state effettuate. Tale limite ha influito anche sulle riassegnazioni delle spese impreviste e obbligatorie. Ciò vale soprattutto per il Ministero dei trasporti ma è rilevante anche per il Ministero delle infrastrutture, che a fronte di una richiesta complessiva di circa 198 milioni si è visto assegnare solo 70 milioni, essendo state respinte domande per circa 128 milioni per superamento del limite annuale alle riassegnazioni stabilito dall'art. 1, comma 9, della Legge finanziaria per il 2005. Questi tagli hanno inciso negativamente su varie azioni programmate.

L'accantonamento di risorse di bilancio, previsto dalla legge n. 248 del 2006 di conversione del decreto legge Bersani, ha prodotto una notevole riduzione delle spese, in particolare di funzionamento, comportando a fine esercizio la formazione di debiti pregressi, con riferimento a particolari tipologie di spese quali ad esempio quelle relative ai canoni, per le quali l'impegno giuridico nasce al momento della stipula del contratto con l'ente gestore.

A tale situazione potrebbe ovviarsi - ad avviso della stessa Amministrazione - con una razionalizzazione della spesa da parte dell'Amministrazione all'inizio dell'anno per far fronte agli impegni. Il fenomeno dei debiti pregressi è esploso negli ultimi anni a seguito dei ricorrenti decreti legge, cosiddetti "taglia spese", adottati dal Governo per il risanamento della finanza pubblica. Il Ministero delle infrastrutture e trasporti, come gran parte delle amministrazioni pubbliche, non ha tenuto in debito conto la realtà economica all'origine della necessità di ridurre la spesa pubblica, in particolare quella corrente, e non ha dato corso ad ogni iniziativa utile per la riorganizzazione delle proprie strutture, unitamente ad una razionalizzazione dei servizi, che potessero "scontare" le minori risorse finanziarie iscritte in bilancio.

L'Amministrazione, peraltro, ha rilevato che non tutte le spese correnti possono essere contratte, tenuto conto sia della lievitazione dei prezzi nel momento del passaggio dalla lira all'euro, che della costante informatizzazione dei servizi pubblici, con crescente consumo dei prodotti informatici e dei servizi collaterali.

Il fenomeno è diventato più rilevante nell'anno 2006, in quanto alle limitazioni di talune spese fissate dalla legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge finanziaria 2006) si è aggiunta la riduzione di spesa imposta dal decreto legge del 4 luglio 2006 n. 223 (decreto Bersani).

Per quanto riguarda gli effetti di questo decreto l'accantonamento in esso previsto ha determinato, peraltro, una riduzione degli stanziamenti soltanto dello 0,10 per cento, come si rileva dalla seguente tabella.

**Effetti del decreto Bersani (legge n. 248/2006)  
Accantonamenti per l'anno 2006**

(in migliaia)

Centri di Responsabilità	Stanziamen- ti definitivi*	Accantonamento*	Stanziamen- ti al netto dell'accantonam. nto	Impegni di comp. al netto dell'accantonamento	Pagato comp. al netto dell'accantonam. to
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	801.730,73	0,00	801.730,73	723.494,18	145.341,58
2. Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali	665.342,66	1.672,87	663.669,79	595.759,31	425.633,18
3. Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici	1.872.525,94	251,32	1.872.274,62	1.286.960,40	529.369,89
7. Consiglio superiore dei lavori pubblici	6.799,75	90,41	6.709,34	8.916,41	8.762,65
<b>Totale Amministrazione</b>	<b>3.346.399,09</b>	<b>2.014,60</b>	<b>3.344.384,49</b>	<b>2.615.130,30</b>	<b>1.109.107,30</b>

\* Come da consuntivo

\*\* Somme impegnate e versate sul capitolo di entrata dello Stato (capo X)

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha accumulato negli anni una spesa pubblica pari a circa 50 milioni di euro a fronte della quale il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), consapevole delle difficoltà rappresentate dal Ministero, ha istituito nel proprio stato di previsione 2006 un fondo per consentire la definizione delle pendenze per debiti pregressi, assegnando una quota di 7,5 milioni di euro per ciascuno dei due Ministeri (dopo la loro separazione).

La maggior parte dei debiti pregressi interessa le strutture periferiche che subiscono i maggiori tagli. I relativi fondi sono stati allocati sui capitoli relativi ai canoni, fitti locali, spese di funzionamento, manutenzione ecc..

Il Ministero delle infrastrutture è caratterizzato da interventi nel settore delle Opere Pubbliche e degli investimenti pubblici, per cui la tipologia di spesa prevalente è quella pluriennale, attraverso l'iscrizione in bilancio di limiti d'impegno per la copertura di ammortamento mutui ovvero di contributi annuali da assegnare agli enti attuatori.

In merito ai rapporti finanziari e contabili fra centro e periferia, si precisa che gli Organi decentrati dell'Amministrazione operano con risorse finanziarie assegnate dal Centro e gestite dai Provveditori ai sensi della legge 17 agosto 1960 n. 908, ovvero assegnate con ordini di accreditamento al Funzionario delegato, che dovrà rendicontare agli organi di controllo periferici.

Nel C.d.R. 2 "Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali" è presente il Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per consumi intermedi (capitolo 1450) che viene ripartito con decreto del Ministro e può alimentare solo capitoli relativi a spese di funzionamento.

Al contrario, il "Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche" - capitolo 7060 - presente nel C.d.R. 1 "Gabinetto" del Ministero delle infrastrutture è chiamato impropriamente "fondo", in quanto su tale capitolo sono stati autorizzati numerosi mandati di pagamento, relativi a spese di investimento per interventi per opere strategiche, come rilevato anche in sede di controllo sulla gestione.

La spesa non è costante e verso la fine dell'anno l'Amministrazione cerca di chiudere le questioni pendenti per non avere economie di spesa. Il fenomeno degli impegni assunti a

fine esercizio è ricorrente per tutti i capitoli, in particolare per quelli relativi a spese di investimento. In effetti, si tratta di una serie di capitoli relativi a tale tipologia di spesa in conto capitale, per i quali è difficile spendere tutta la somma nel corso dell'anno, pertanto l'Amministrazione è costretta a fare rinvio all'anno successivo.

Le lungaggini delle operazioni di chiusura, che parzialmente sono ridotte con il decreto legge n. 194 del 2002 che ha reso perentorio il termine del 31 dicembre, permangono per la sistemazione e l'imputazione dei ruoli di spesa fissa, soprattutto dalla periferia. Dagli uffici periferici spesso arrivano per errore ruoli superiori allo stanziamento di bilancio.

Le eccedenze di spesa si rilevano nell'imputazione dei ruoli di spesa fissa che, com'è noto, avvenendo a chiusura dell'esercizio, non consente di provvedere ad idonea copertura finanziaria. Il fenomeno è in crescita in quanto molti ruoli di spesa, relativi ad ammortamento mutui od altro, fanno riferimento a residui passivi perenti, per l'iscrizione dei quali in bilancio occorre la tempestiva richiesta dell'Amministrazione.

In merito ai limiti per consulenze, spese di rappresentanza e per autovetture disposti dall'art. 1 commi 9, 10 e 11 della Legge finanziaria 2006, l'Amministrazione ha garantito il loro pieno rispetto (anche se per le autovetture è stato possibile rispettare il limite per una compensazione tra i relativi capitoli). Dalle informazioni assunte in sede istruttoria è emerso che questo tipo di spese, di cui alla seguente tabella, sono da imputare al Ministero delle infrastrutture anche laddove si fa riferimento al Ministero dei trasporti. E', infatti, il Ministero delle infrastrutture che ha impegnato dette somme.

**Limiti di spesa previsti dalla legge n. 266 del 2005 (Legge finanziaria 2006)  
e dal DL "Bersani" n. 223 del 2006**

<b>comma 9 - Spese per studi consulenze ecc. ( 40 per cento impegnato 2004)</b>			
Capitolo	Denominazione capitolo	Limite spesa*	Impegnato 2006
1063	Compensi per speciali incarichi	435.940,93	372.253,21
1272	Spese per studi ecc.	273.472,46	273.312,19
1635	Spese per studi ecc.	17.177,07	17.000,00
2352	Comitato Albo Autotrasportatori	571.646,97	571.288,64
2449	Comitato Albo Autotrasportatori	549.557,50	207.807,12
2452	Funzionamento Consulta per l'Autotrasporto	247.137,07	245.924,37
<b>comma 10 - Spese di rappresentanza ecc. (40 per cento impegnato 2004)</b>			
Capitolo	Denominazione capitolo	Limite spesa*	Impegnato 2006
1059	Spese di rappresentanza (Infrastrutture)	19.905,66	12.760,00
1059	Spese di rappresentanza (Trasporti)	19.905,66	16.587,65
<b>comma 11 - Noleggio, esercizio mezzi di trasporto ( 50 per cento impegnato 2004)</b>			
Capitolo	Denominazione capitolo	Limite spesa*	Impegnato 2006
1068	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto	853.066,35	801.917,08
1260	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto		
1264	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto		
1953	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto		
2359	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto		
2946	Noleggio, esercizio mezzi di trasporto		
1270	Noleggio mezzi di trasporto Alte Cariche dello Stato	(**) 1.323.331,00	1.323.216,46
2716	Noleggio mezzi di trasporto Capitanerie di Porto	(**) 1.487.016,00	1.485.530,78

(\*) Limite unico per entrambi i Ministeri

(\*\*) Non assoggettati a limiti di spesa

### 2.3. Verifiche di affidabilità.

Accanto ai riscontri contabili previsti dall'art 39 del T.U. 12 luglio 1934 n. 1214, sono state effettuate ulteriori analisi e verifiche, a campione, sull'affidabilità e attendibilità dei conti, condotte secondo metodologie già sperimentate dalla Corte dei conti dell'Unione Europea. L'indagine, estesa a tutti gli atti del procedimento presupposto all'emissione del titolo di spesa, ha riguardato i seguenti settori: contratti e convenzioni, contributi e finanziamenti.

Per quanto riguarda il primo settore il campo di indagine si è limitato ai titoli estinti di valore superiore a 100.000 euro, in caso di contratti per acquisizioni di beni e servizi, e a 300.000 euro, in caso di contratti per lavori.

Per il secondo settore, invece, si è fatto riferimento al limite di valore superiore a 100.000 euro.

I titoli individuati hanno riguardato capitoli concernenti le spese relative ai diversi Centri di Responsabilità.

**Gabinetto ed Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro**

Capitolo 7060 - Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche" - mandato n. 35 - esercizio di provenienza 2002.

Con d.m. del 23 giugno 2006, il Capo di Gabinetto, a seguito di richiesta di rimborso da parte della banca OPI S.p.A., quale capogruppo e mandataria del raggruppamento finanziatore, autorizza il pagamento di 12.274.100,00 euro quale rata di mutuo, con scadenza prevista in data 30 giugno 2006, quota parte del limite di impegno quindicennale di 193.900.000,00 euro.

Il pagamento si riferisce al contratto stipulato in data 16 dicembre 2003 tra l'A.T.I.-Consorzio "Venezia Nuova", e la suddetta banca per "interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Sistema MOSE" con scadenza 31 dicembre 2017.

Con decreto del Capo di Gabinetto in esecuzione della legge n. 166 del 2002, è stato disposto il limite d'impegno di 24.548.200,00 euro relativo all'esercizio 2002 e differito in conto competenza dell'esercizio 2003 e per gli esercizi futuri fino all'anno 2017, ai sensi della legge n. 449 del 1997.

L'importo erogato in favore dell'Ente finanziato nel corso del primo semestre 2004 ammontava a 14.429.699,80 euro, i relativi interessi maturati alla data del 30 giugno 2004 sono quantificati in 42.278,63 euro. L'importo complessivo del debito derivante dal finanziamento, per capitale e interessi, ammontava quindi a 14.471.978,43 euro. Ai sensi dell'art. 5 del contratto di finanziamento, il versamento da parte del Ministero alla data del 30 giugno 2004 è stato equivalente all'ammontare della rata semestrale del "limite d'impegno" pari a 12.274.100,00 euro. Il debito residuo in linea capitale, alla data del 30 giugno 2004 risultava pari a 2.197.878,43 euro;

Capitolo 1061 - Spese per il pagamento dei canoni di acqua, luce, energia elettrica, gas e telefoni, conversazioni telefoniche nonché per la pulizia, il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali" - mandato n. 14 - esercizio di provenienza 2006.

In data 6 marzo 2002 viene stipulata tra la CONSIP e la Dalkia S.r.l. (in qualità di mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito con le mandanti: Dalkia Facility Management s.a., S.T.I. S.p.A., Consorzio Nazionale Servizi - Soc. coop. a.r.l. e Pirelli & C. Property Management S.p.A.) una convenzione per la fornitura del servizio di gestione integrata (Global Service) degli immobili, in uso a qualsiasi titolo alle pubbliche Amministrazioni, ai sensi dell'articolo 26, legge 23 dicembre 1999 n. 488.

A seguito di tale convenzione, in data 20 dicembre 2002 il Direttore generale, dopo aver condiviso il "Piano dettagliato degli interventi" ed aver formalizzato nel "Verbale tecnico" le modalità operative di gestione dei servizi, ordina, per l'immobile sito in Piazza della Croce Rossa, la fornitura di servizi a "canone" di manutenzione impianti e di pulizia e igiene ambientale da parte della società Siram (già Dalkia), per complessivi 190.137,34 euro annui per il periodo 1° gennaio 2003 - 31 dicembre 2006 pari ad un totale di 760.549,36 euro.

Con decreto del Capo di Gabinetto del 5 dicembre 2006 viene autorizzato il pagamento alla Siram S.p.A. di 367.286,34 euro, quale saldo della somma di n. 22 fatture emesse, tra il 29 luglio 2004 ed il 19 maggio 2006, da una delle società del Raggruppamento temporaneo, la Pirelli Re S.p.A., riguardanti le spese per la fornitura del servizio di pulizia e manutenzione dei locali per la sede di Piazza della Croce Rossa, n. 1.