

Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e i servizi generali

Capitolo 1257 - 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. 23 - esercizio di provenienza 2006.

Il titolo si riferisce alla sopracitata convenzione stipulata tra la CONSIP e la Dalkia S.r.l. 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 della quale il Direttore generale competente ordina, per gli immobili di via Caraci e via Nola, la fornitura di servizi a "canone" di manutenzione impianti e di pulizia e igiene ambientale da parte della società Siram succeduta alla precedente Dalkia, per complessivi 1.304.696,32 euro annui.

Viste le fatture relative al periodo: giugno 2004 - giugno 2006 per un importo complessivo di 1.696.767,69 euro, con decreto direttoriale del 7 dicembre 2006, viene autorizzato l'impegno ed il contestuale pagamento a favore della società mandataria Siram S.p.A., di parte dell'importo pari a 568.867,02 euro;

Capitolo 1263 - Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale.

Mandato n. 181 - esercizio di provenienza 2006.

In data 13 dicembre 1999, il Ministero dei lavori pubblici - Provveditorato Regionale delle Opere pubbliche per la Toscana, conclude con la "Faustini S.p.A.", ora "Profacta S.r.l.", un contratto di appalto per la risagomatura e la pulizia dell'alveo e delle sponde di un affluente dell'Arno. All'impresa, scelta con asta pubblica tenuta il 22 giugno 1999, vengono affidati lavori per un importo complessivo (a seguito di un ribasso d'asta di 400.124.090 lire) di 1.666.419.142 lire. I lavori, consegnati all'impresa in data 15 novembre 1999, iniziano con opere di taglio di vegetazione e opere di scavo e asporto del terreno in eccesso accumulatosi sulle sponde e sugli argini interni, determinando un notevole accumulo di materiale di risulta.

Per provvedere al trasporto di detto materiale in aree da reperire, la ditta appaltatrice richiede una perizia suppletiva per far fronte alla maggiore spesa, prevedendo il contratto, a suo avviso, il trasporto a rifiuto solo entro l'area di cantiere e non oltre. Per provvedere al trasporto, richiesto dal Direttore dei lavori, la ditta appaltatrice conclude con "La Croce immobiliare S.r.l.", un contratto per il ritiro dal cantiere del materiale terroso di risulta proveniente dagli scavi per un importo complessivo pari a 681.898.480 lire. In data 30 luglio 2001 la Direzione dei lavori respinge la richiesta della ditta appaltatrice di inserire nel Registro di contabilità l'indicazione delle opere relative al trasferimento del terreno a discarica, eccependo che i maggiori compensi erano già compresi nel prezzo.

In data 21 aprile 2002 l'impresa "Profacta S.r.l.", aggiudicataria dell'appalto, notifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti domanda di arbitrato, nominando un proprio arbitro e invitando il Ministero a nominare l'arbitro di propria competenza. Visto che il Ministero non provvede alla nomina nei 60 giorni previsti, l'impresa si rivolge al Presidente del Tribunale di Roma per la nomina dell'altro arbitro, che avviene in data 25 ottobre 2002.

Con lodo del 20 maggio 2005, il Collegio costituito presso la Camera arbitrale per lavori pubblici accoglie la proposta di arbitrato avanzata dalla Profacta S.p.A. avverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che viene condannato al pagamento di

352.171,17 euro oltre agli interessi legali dalla data della notifica della domanda di arbitrato fino al di dell'effettivo pagamento, successivamente quantificati in 80.915,37 euro, ed al corrispettivo dovuto per le spese sostenute dal Collegio nel procedimento arbitrale pari a 53.906,56 euro.

Il compenso dovuto alla Camera arbitrale viene liquidato dal Ministero con decreto direttoriale in data 21 novembre 2005, mentre, sulla paternità della sorte capitale nasce una controversia tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, essendo la Direzione generale difesa del suolo, competente per materia, stata spostata a seguito della riorganizzazione del Governo (d.lgs. n. 300 del 1999), con il dPCM del 10 aprile 2001 e con decorrenza dal 1° giugno 2001, dall'ex Ministero dei lavori pubblici al Ministero dell'ambiente e tutela del territorio. A seguito di un atto di precetto notificato in data 13 settembre 2005, con il quale la controparte intima il pagamento di quanto dovuto, oltre le spese ed i diritti successivi per un importo complessivo pari a 433.086,54 euro, e della nota n. 9479 del 20 dicembre 2005 con la quale il S.I.I.T. (Servizio Integrato Infrastrutture e Trasporti) Toscana-Umbria comunica di non poter provvedere al pagamento della sorte capitale per mancanza di disponibilità di fondi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizza, con decreto direttoriale del 15 marzo 2006, il pagamento della complessiva somma di 430.082,47 euro in favore della società aggiudicataria.

Tale decreto viene però annullato dall'Ufficio centrale del bilancio che, con foglio di osservazione n. 128 dell'11 aprile 2006, restituisce il provvedimento, in quanto il capitolo 1263 è riservato al pagamento delle spese legali e non anche della sorte capitale. Dopo aver chiarito le motivazioni dell'impiego inusuale del capitolo 1263 (nota n. 283 dell'11 maggio 2006) la Direzione generale per il personale, il bilancio e i servizi generali, emana, in data 16 maggio 2006, un nuovo decreto con cui autorizza il pagamento e contemporaneamente l'impegno, sul capitolo in esame, della somma di 430.080,66 euro in favore della "Profacta S.r.l. per opere svolte nella zona di intervento;

Capitolo 1270 - Manutenzione, noleggio ed esercizio di mezzi di trasporto per il servizio automobilistico delle amministrazioni centrali dello Stato.

Mandato n. 45 - esercizio di provenienza 2006.

In seguito alla convenzione stipulata in data 10 aprile 2003 tra la Consip S.p.A., per conto del Ministero dell'economia e delle finanze, e la società R.T.I. Leasys S.p.A./Alphabet Italia S.p.A., aggiudicataria del servizio di noleggio di veicoli commerciali e grandi berline, con ordinativo n. 5832 del 2 dicembre 2003, l'Amministrazione commissiona la fornitura di 71 autovetture alla suddetta società con tipologia di contratto per 24 mesi. Successivamente l'ordinativo viene parzialmente modificato (note n. 3298 del 18 maggio 2004 e n. 7116 del 10 novembre 2004) portando la fornitura da 71 a 63 autovetture.

Con decreto direttoriale del 29 dicembre 2004, è autorizzato l'impegno della somma di 2.130.032,21 euro, quale importo complessivo per la durata biennale del servizio, a carico dei bilanci degli esercizi 2004, 2005 e 2006.

Con decreto direttoriale del 27 settembre 2006 è autorizzato il pagamento della somma di 291.308,13 euro a favore della società RTI Leasys, a saldo delle fatture di noleggio per il periodo marzo-giugno 2006;

Capitolo 7218 - Somme destinate al finanziamento di attività di assistenza tecnica e di supporto ai fini della progettazione della coerenza programmatica e dell'accelerazione...ecc

Mandato n. 13 – esercizio di provenienza 2004.

Il titolo esaminato riguarda la convenzione sottoscritta il 16 dicembre 2005 dall'Amministrazione con il Comune di Scandicci per la formazione del Piano della mobilità nell'ambito del finanziamento assegnato per la formazione del Piano strategico di area vasta e del Piano della mobilità pari a 365.000 euro.

In seguito ad istruttoria sul programma delle attività del Piano presentato dal Comune di Scandicci, attestante la conformità del programma a quanto previsto dalla convenzione, con decreto del 25 maggio 2006 si è proceduto alla liquidazione del 70 per cento del finanziamento concesso al Comune, pari a 255.500 euro (245.023,56 euro con mandato n. 13 e 10.476,44 euro con mandato n. 14);

Capitolo 8079 - Spese per la progettazione, costruzione e sviluppo di sistemi informativi automatizzati e dei relativi impianti ...ecc.

Mandato n. 29 – esercizio di provenienza 1999.

Il titolo oggetto di verifica si riferisce al contratto con il Consorzio CO.G.I., registrato dalla Corte dei conti, relativo al progetto di estensione alla Regione Sicilia ed alle Autorità portuali e di avvio della gestione a regime del sistema informativo del Demanio marittimo (SID), per un importo complessivo pari a 61.914.000.000 lire che, comprensivo di IVA, ammonta a 75.284.045.400 lire (38.880.964,64 euro).

Il suddetto Consorzio è stato individuato con ricorso a trattativa privata ai sensi del d.lgs. n. 157 del 1995, in quanto ritenuto il più idoneo e tale da costituire la soluzione economicamente più vantaggiosa atteso che, in base ad una convenzione del 1991, aveva già realizzato per il Ministero un progetto di costituzione della banca dati integrata (c.d. catasto del demanio marittimo).

Il decreto del 18 settembre 2006 che autorizza il pagamento di 1.946.077,28 euro concernente il 21° stato avanzamento lavori (SAL), contiene errore materiale perché fa riferimento al 20° SAL mentre dal controllo incrociato dei documenti esaminati e dallo stesso preambolo del decreto risulta trattarsi con evidenza del 21°.

Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici

Capitolo 7512 - Somme da erogare per il finanziamento di opere e di interventi di particolare interesse locale.

Mandato n. 12 – esercizio di provenienza 2004.

Il titolo riguarda il pagamento della seconda parte del finanziamento, pari al 35 per cento, a favore del Comune di Firenze per assicurare la realizzazione degli interventi relativi all'adeguamento delle strutture dell'Istituto Agronomico Oltremare in attuazione dell'art. 2 della legge n. 376 del 29 dicembre 2003 "finanziamento di interventi per opere pubbliche". A tal fine è stato predisposto il disciplinare tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il Comune di Firenze, approvato e reso esecutivo con decreto del 24 novembre 2004, che tra l'altro ha autorizzato l'impegno della somma di 390.000 euro per gli anni 2003 e 2004.

Con successivo decreto del 18 maggio 2005 il Ministero ha autorizzato l'impegno della spesa di 227.000,00 euro in conto competenza dell'esercizio finanziario 2005.

Il pagamento della somma di 215.950,00 euro, approvato con decreto del Direttore generale del 20 novembre 2006, è stato effettuato in seguito all'attestazione da parte del responsabile del procedimento dell'avvenuto utilizzo di oltre l'80 per cento della prima rata già accreditata.

Capitolo 7437 - Contributi quindicennali per la realizzazione del programma 20.000 alloggi in affitto.

Mandato n. 23 – esercizio di provenienza 2006.

Per il finanziamento di un programma sperimentale di edilizia residenziale denominato "20.000 alloggi in affitto", finalizzato ad ovviare ed alleviare le più manifeste condizioni di disagio abitativo, con decreto del 27 dicembre 2001, registrato alla Corte dei conti, viene destinata una quota del limite quindicennale di 41.316.552,00 euro, previsto a partire dall'anno 2002 dalla legge n. 388 del 2000 pari a 20.658.276,00 euro. Con successivi decreti del Direttore generale dell'allora Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche abitative, tale somma è stata ripartita tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano e impegnata sul capitolo in esame e alla Regione Piemonte viene assegnata la somma di 1.795.266,16 euro per l'attuazione delle finalità previste dal suddetto programma.

Con d.m. del 29 dicembre 2003 sono stati ammessi a finanziamento i Piani operativi regionali coerenti con i principi ed i criteri stabiliti.

Ai sensi della legge regionale n. 4 del 2005, le risorse assegnate alla Regione Piemonte in attuazione della legge n. 388 del 2000, per interventi di edilizia residenziale pubblica ricompresi nel piano operativo regionale, sono utilizzate quale contributo nelle rate di ammortamento dei mutui stipulati dagli operatori individuati nella Determinazione dirigenziale del 26 ottobre 2004.

In seguito alla domanda presentata dalla Regione Piemonte di accredito delle annualità spettanti, l'Amministrazione ha richiesto la trasmissione dei contratti di mutuo stipulati con gli operatori individuati, ai fini degli adempimenti connessi all'accredito delle annualità spettanti alla Regione. In seguito all'acquisizione della documentazione relativa a nove contratti di mutuo stipulati l'Amministrazione, a fronte del citato limite di impegno annuale di 1.795.266,16 euro, ha autorizzato il pagamento della somma di 3.338.917,32 euro, a favore della Regione Piemonte, a copertura delle rate di ammortamento dei mutui, quale quota parte delle quattro annualità maturate, nella misura di 834.729,33 euro per ciascuno degli anni 2003, 2004, 2005 e 2006. Il pagamento è stato effettuato con quattro diversi ordinativi di pagamento tra cui il n. 23 oggetto della verifica;

Capitolo 1690 - Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione.

Mandato n. 25 – esercizio di provenienza 2005.

Ai sensi della legge n. 269 del 2004 le risorse assegnate al Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione sono ripartite ogni anno, tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. In attesa della conclusione del tavolo tecnico del Ministro avviato nel dicembre 2004 con le Regioni per individuare i criteri propedeutici al riparto delle risorse assegnate al Fondo, con decreto del 17 maggio 2005 sul capitolo 1690 è stata impegnata la somma di 230.143.000,00 euro per l'anno 2005. Tale somma è stata ripartita tra le Regioni e le Province autonome in sede di Conferenza Stato-Regioni del 24 novembre 2005 ed assegnata al fondo dalla Legge finanziaria per il 2005. Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze è stato disposto sul capitolo in esame un aumento in termini di cassa pari a 80.000.000 euro, portato a 79.950.762,48 euro a seguito di variazione compensativa. Tale somma, aggiunta alla disponibilità residua di cassa per l'anno 2005 di 93.647.000 euro, determina una disponibilità complessiva di 173.597.762,48 euro accreditata a favore delle Regioni e delle Province autonome con decreto dell'ex Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche urbane e abitative del 1° dicembre 2005.

Per l'anno finanziario 2006 al capitolo 1690 risulta iscritto l'importo di euro 310.660.000. Con decreto del direttore generale del 26 ottobre 2006 è autorizzato l'accredito della somma di 56.545.237,53 euro a favore delle Regioni e delle Province, per procedere al saldo degli importi spettanti alle stesse per l'anno 2005. La suddivisione tra le Regioni prevede per la Regione Sicilia la somma di 4.303.566,07 euro oggetto dell'ordinativo di pagamento in esame.

L'accertamento descritto, effettuato in collaborazione con l'Amministrazione, ha evidenziato che sono state eseguite correttamente le procedure adottate e che le scritture esaminate non presentano irregolarità contabile.

3. Le funzioni del Ministero: problematiche rilevanti. L'attività dei Centri di Responsabilità.

Le priorità politiche, in attuazione del quadro programmatico del Governo, e gli obiettivi strategici ed operativi sono stati indicati nella Direttiva del Ministro *pro-tempore* delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2005. Con il cambiamento del Governo, a seguito delle elezioni e la separazione in due Ministeri, il nuovo Ministro delle infrastrutture, "in relazione al mutato quadro normativo e al nuovo assetto del Ministero", ha emanato il 4 agosto 2006 le "Linee guida", sull'articolazione del processo di pianificazione e controllo strategico, e una nuova Direttiva contenente le priorità politiche per la programmazione strategica generale dell'Amministrazione nel 2007. In questa sede si fa riferimento essenzialmente alla Direttiva del dicembre 2005, che aveva indicato le priorità politiche⁷ ed assegnato, per il 2006, gli obiettivi, strategici ed operativi, e le risorse ai titolari dei vari Centri di Responsabilità.

Va subito rilevato che non sempre è agevole una chiara separazione tra le attività dei due Ministeri e tra gli stessi Centri di Responsabilità, perché in alcuni casi le competenze sono ripartite (ad esempio in materia di sicurezza) e vi partecipano più Centri di Responsabilità.

Delle quattro priorità politiche ai C.d.R. del Ministero delle infrastrutture competono la n. 1 "Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere", la n. 2 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti" (condiviso con il Ministero dei trasporti), la n. 3 "Sicurezza" (relativa all'ambito infrastrutture), la n. 4 "Ammodernamento del Ministero" (condivisa da entrambi).

La Direttiva per il 2006 indicava gli obiettivi strategici (a loro volta articolati in obiettivi operativi) che i Centri di Responsabilità⁸ dovevano raggiungere per realizzare le priorità indicate.

Al C.d.R. 1 "Gabinetto" era intestato lo svolgimento dell'attività di supporto al Ministro nell'esercizio delle sue funzioni di indirizzo, programmazione e vigilanza; pertanto esso ha competenza sull'insieme di tutte le priorità indicate per i profili "politici". A questo C.d.R., peraltro, sono attribuite ingenti risorse, che si riferiscono al finanziamento delle opere infrastrutturali, come si desume dai capitoli di bilancio di sua pertinenza, di cui si dirà più ampiamente in seguito, e dalla esplicita affermazione contenuta nella "Nota preliminare", della Tabella 16, dove si parla di stanziamenti assegnati a tale C.d.R. riguardanti esclusivamente il funzionamento della struttura, "ad eccezione di quelli

⁷ Con il nuovo Governo e la separazione dei due Ministeri il Ministro delle infrastrutture ha presentato un Allegato II al DPEF, "Programma delle Infrastrutture", che aggiorna e dà una nuova impostazione alla politica di interventi strutturali, con particolare attenzione al riequilibrio territoriale.

⁸ In realtà la Direttiva assegnava gli obiettivi ai Dipartimenti, che coincidevano in gran parte con i C.d.R.

destinati all'attuazione della legge n. 443 del 2001 (legge-obiettivo)". Di questa situazione, che può essere considerata un'anomalia, si è fatto prima cenno.

Su di essa, peraltro, ha espresso le proprie perplessità la Corte in sede di controllo sulla legittimità degli atti, che ha rilevato come l'attuale collocazione, in particolare del capitolo 7060 nel C.d.R. "Gabinetto", contrasti con il principio della separazione tra l'azione di indirizzo politico amministrativo e l'attività di gestione. A seguito di queste osservazioni il Ministro, pur lasciando questo capitolo in capo al C.d.R. n. 1, ha disposto, in sede di direttiva annuale per il 2007, che le risorse finanziarie in esso contenute siano assegnate, sulla base delle contribuzioni finanziarie deliberate dal CIPE, ai titolari degli altri Centri di Responsabilità competenti per materia. Tale assegnazione è effettuata con provvedimento adottato dal Ministro che deve essere sottoposto agli organi di controllo.

Al C.d.R. 2, "Coordinamento dello sviluppo del territorio, personale e servizi generali" erano affidati – nell'ambito della priorità n. 1 – due obiettivi strategici: "Monitoraggio, programmazione, finanziamento e realizzazione delle reti idriche, idrauliche ed acquedottistiche" e "Ottimizzazione dell'utilizzo dei fondi comunitari e sviluppo degli investimenti per il miglioramento e il potenziamento infrastrutturale"; in attuazione della priorità n. 2 i seguenti obiettivi strategici: "Implementazione dei sistemi di pianificazione dei trasporti", "Rilancio del trasporto marittimo e aereo"⁹; in attuazione della priorità n. 4, due obiettivi strategici: "Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche" e "Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative".

Al C.d.R. 3, "Infrastrutture stradali, edilizia e regolazione dei lavori pubblici" erano assegnati, nell'ambito della priorità n. 2, tre obiettivi strategici: "Incentivazione degli investimenti e armonizzazione delle normative nazionali e regionali"; "Sviluppo delle attività volte a favorire la realizzazione di opere pubbliche"¹⁰, "Interventi per le infrastrutture stradali"; per la priorità n. 3, l'obiettivo strategico: "Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture".

Al C.d.R. 7, "Consiglio superiore dei lavori pubblici", nell'ambito della priorità n. 3 erano assegnati i tre obiettivi strategici: "Aggiornamento normativo connesso con l'evoluzione delle problematiche tecniche riguardanti la sicurezza delle costruzioni", "Approfondimenti e divulgazione relativi alle norme tecniche riguardanti la sicurezza delle costruzioni" e "Applicazione di normative comunitarie riguardanti la sicurezza delle costruzioni"; nell'ambito della priorità n. 4, i due obiettivi strategici: "Sviluppo dell'informatizzazione del Consiglio" e "Pubblicazione informatica del Giornale del Genio Civile".

Il Servizio di controllo interno (SECIN)¹¹ ha esercitato la prescritta azione di monitoraggio, trimestrale, oltreché annuale (ai sensi degli artt. 6 e 8 del d.lgs. n. 286 del 1999), anche ai fini della valutazione dei dirigenti, avvalendosi, per il controllo strategico, del sistema informativo SISTRA e, per il controllo di gestione, del sistema SIGEST. Il

⁹ Di particolare rilievo nell'attività di questo C.d.R. la missione assegnatagli di attuare il programma triennale di opere marittime per opere infrastrutturali e di manutenzione relative ai porti sia di 1^a che di 2^a categoria. L'importo complessivo delle opere da finanziare ammonta a 1,3 miliardi di euro.

¹⁰ Nell'ambito di questo obiettivo strategico, tra gli obiettivi operativi vi è l'attuazione del programma di recupero urbano attraverso i cd. "Contratti di Quartiere II". In proposito la Corte in sede di controllo di legittimità aveva rilevato che in alcuni casi, nell'ambito delle convenzioni approvate con decreti direttoriali per l'attuazione degli interventi, la nomina della Commissione di collaudo delle opere da eseguire non era conforme alle disposizioni dell'art. 28 della legge n. 109 del 1994. Va dato atto che l'Amministrazione si è adeguata, modificando le convenzioni con i Comuni attuatori dei programmi di intervento.

¹¹ Non è stata ancora creata una struttura *ad hoc*, pertanto le funzioni sono affidate ad una struttura interna al Gabinetto.

controllo riguarda non solo il raggiungimento degli obiettivi strategici ed operativi¹², ma anche di obiettivi finanziari¹³ riferiti alle materie di competenza delle diverse strutture.

Dalla Relazione del SECIN emerge un sostanziale raggiungimento degli obiettivi posti dalla Direttiva. Ciononostante permangono diverse criticità, alcune delle quali attestate dalla stessa Amministrazione e di cui si è dato conto in precedenza.

Le ripetute manovre di contenimento della spesa, a partire soprattutto dalla Legge finanziaria per il 2005 (con la fissazione dell'incremento lineare del 2 per cento), e, con diverse modalità, nelle successive Leggi finanziarie nonché nei provvedimenti di completamento e di correzione, in particolare con il decreto Bersani n. 223 del 2006, hanno determinato un rallentamento del programma di spesa per investimenti e creato criticità gestionali a seguito della riduzione delle risorse disponibili, aggravando nello stesso tempo la situazione debitoria delle strutture sia centrali che periferiche. Un effetto della riduzione dei capitoli di spesa corrente è stata la forte compressione dei consumi intermedi, rendendo in alcuni casi difficile lo svolgimento stesso dei servizi istituzionali dell'Amministrazione. L'insufficienza delle risorse ha in certi casi indotto l'Amministrazione a rinviare impegni all'esercizio successivo facendovi fronte attraverso atti di riconoscimento di debito, il che determina in ogni caso una patologia.

In molti casi si è reso impossibile onorare i contratti di utenza dei servizi pubblici essenziali, con il rischio di aggravio di oneri finanziari, al quale non ha potuto dare adeguata soluzione l'utilizzo del citato fondo per l'estinzione dei debiti pregressi. Ad una richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di assegnazione di 40,3 milioni di euro per fronteggiare la situazione debitoria, il MEF ha disposto un'integrazione per soli 9,6 milioni.

Conseguenza diretta del c.d. "spacchettamento" e della riorganizzazione dell'Amministrazione a partire dalla seconda metà dell'anno, è stata la difficoltà di proporre variazioni compensative per l'indisponibilità di importi da offrire in compensazione.

L'Amministrazione ha evidenziato l'impatto negativo sui programmi di interventi finanziati con contributi pluriennali, tema già trattato in precedenza.

Una criticità sottolineata dalla stessa Amministrazione riguarda la gestione del capitolo 1690 "fondo nazionale per il sostegno e l'accesso alle abitazioni in locazione". Le risorse di questo fondo, ripartite annualmente tra le Regioni, sono destinate agli inquilini che non riescono ad ottenere la locazione di un alloggio di proprietà pubblica e devono rivolgersi al mercato privato con costi più elevati. Il ritardo nell'impegno (solo alla fine dell'anno) delle risorse stanziato sul capitolo 1690 ha determinato l'erogazione dei fondi nell'esercizio successivo, utilizzando la cassa 2007, con evidente disagio per i beneficiari finali che dispongono di redditi modesti.

Altre criticità sono state rilevate dalle competenti Sezioni di controllo della Corte dei conti (legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato e gestione delle Amministrazioni dello Stato). Di esse si fa cenno rinviando, per un'analisi approfondita,

¹² La Direttiva sottolinea che la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi deve essere espressa in valori percentuali, come rapporto tra risultato dell'attività effettivamente svolta e risultato dell'attività programmata per raggiungere l'obiettivo considerato, al fine di rilevare eventuali scostamenti e di valutarne le cause.

¹³ In merito agli obiettivi finanziari, la valutazione è effettuata tenendo conto dei seguenti indicatori:

a) capacità di impegno rispetto ai residui, quale rapporto percentuale tra gli impegni assunti in conto residui e i residui di stanziamento;
b) capacità di impegno rispetto alla competenza, quale rapporto percentuale tra gli impegni assunti in conto competenza e gli stanziamenti di competenza;
c) capacità di spesa, quale rapporto percentuale tra i pagamenti effettuati e la disponibilità di cassa.

alle deliberazioni e relazioni di dette Sezioni. Prima, però, di ricordare le indagini della Corte va preso atto che per un aspetto particolare, ma significativo, lo stesso Ministro delle infrastrutture ha effettuato un autonomo intervento correttivo. Questi, infatti, con Decreto del 29 marzo 2007 ha annullato una serie di decreti del suo predecessore riguardanti incarichi di studio o di ricerca, conferiti negli anni 2005 e 2006 "a soggetti estranei all'Amministrazione, in carenza dei relativi presupposti". Il Ministro fa esplicito riferimento alle norme delle Leggi finanziarie 2005 (art. 1, comma 11) e 2006 (art. 1, comma 9) e motiva la sua decisione, tra l'altro, con la considerazione che è dubbio che l'oggetto degli incarichi rientrasse nelle competenze delle strutture ministeriali e che l'Amministrazione non avrebbe tratto alcuna utilità dai contenuti degli studi e delle consulenze conferiti.

Da informazioni fornite dall'Amministrazione sono emerse alcune criticità. La prima riguarda il ridimensionamento del programma infrastrutturale previsto dalla "legge-obiettivo", che ha subito una revisione sia nei tempi che nelle modalità di attuazione degli interventi con una riduzione delle disponibilità finanziarie, a seguito dell'impostazione data dal nuovo Governo e che è ampiamente illustrata nell'Allegato II al DPEF. Tra le opere più importanti rimaste incompiute, spicca la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, considerato intervento non più prioritario. In proposito, si ritiene che le competenti autorità dovrebbero prendere, ove occorra, misure necessarie per evitare ricadute negative sulla finanza pubblica.

Per l'attuazione del programma della "legge-obiettivo", le spese di investimento confluiscono nel capitolo 7060. La dotazione è stata inizialmente determinata dalla legge n. 166 del 2002, art. 13 comma 1, che ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per gli anni 2003 e 2004. Un rifinanziamento per gli anni 2005 e 2006 è stato operato con la Legge finanziaria per il 2004. Un ulteriore finanziamento è stato predisposto dalla Legge finanziaria per il 2006 pari a 200 milioni per quindici anni dal 2007, ai quali vanno aggiunti quelli recati dalla Legge finanziaria per il 2007.

Nella citata rivisitazione del programma il Governo ha confermato l'impegno a proseguire nella realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione, procedendo allo stralcio del progetto dell'opera dalla procedura approvativa della legge-obiettivo, riconducendolo alla procedura di cui all'art. 81 del d.P.R. n. 616 del 1977 (modificato dal d.P.R. n. 383 del 1994), al fine di assicurare un'ampia partecipazione delle comunità locali, approfondendo la valutazione di impatto ambientale.

Altro intervento ritenuto prioritario è quello del c.d. "passante di Mestre", che prevedeva finanziamenti iniziali di 750 milioni di euro dei quali 113,4 milioni di contributo pubblico e 637,6 milioni a carico dell'ANAS, quale soggetto attuatore che, al fine di assicurare il rimborso del mutuo, deve gestire direttamente il passante dedicando al servizio del debito i relativi pedaggi (in conformità a quanto stabilito dal CIPE con la Deliberazione del 26 gennaio 2007).

Una notazione positiva può essere fatta, invece, sull'affidamento ai Provveditori delle opere pubbliche delle funzioni dei commissari straordinari, ai sensi della legge-obiettivo, al fine di valorizzare le figure professionali del Ministero presenti nel territorio, ottenendo un risparmio di risorse finanziarie, in quanto non sono stati previsti ulteriori compensi.

Notevoli criticità sono emerse dalle indagini svolte dalla Corte in sede di esercizio del controllo sulla gestione. Nella Deliberazione n. 12/2007/G, la Corte (Sezione centrale di controllo) ha dichiarato "non conformi ai canoni della regolarità contabile le informazioni espresse dal sistema informativo RGS-Consip per quel che concerne il capitolo 7060,

C.d.R. 0001 - Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - unità 486 del Ministero delle Infrastrutture ed in particolare la registrazione dei pagamenti dei titoli analiticamente individuati nell'allegato S alla relazione per complessivi 220 milioni di euro".

Su questo, come su altri punti trattati nella Deliberazione e nella relazione che l'accompagna, l'Amministrazione ha replicato formulando alcune considerazioni, rilevando che buona parte dei ritardi evidenziati sarebbero imputabili a vari fattori¹⁴.

A seguito dell'indagine, le cui risultanze sono state approvate con detta Deliberazione, è stata evidenziata l'impropria allocazione contabile del capitolo 7060 nel Titolo II della spesa del bilancio dello Stato, riguardando, le operazioni ivi gestite, rate di rimborso di mutui e di prestiti piuttosto che trasferimenti ad enti beneficiari. Ciò, anche in considerazione dei riflessi sul calcolo dell'indebitamento e sulle risultanze della contabilità nazionale.

Carente è risultata la informazione contabile circa la stratificazione delle risorse da utilizzare e in corso di utilizzazione, al fine di poter valutare la reale capacità di impiego dei fondi, operazione indispensabile per misurare la efficacia dell'attività di realizzazione dei programmi.

Sono emersi elementi sintomatici di mera formalità degli impegni, quasi che gli stessi consistano in semplici accantonamenti, piuttosto che in debiti puntuali assunti per evitare che le risorse non utilizzate tempestivamente siano sottratte definitivamente alla realizzazione del programma.

Si è riscontrato, altresì, che alcuni impegni relativi agli esercizi 2005 e 2006 sul capitolo 7060 pertinenti all'assunzione di mutui con la Cassa Depositi e Prestiti per la realizzazione delle infrastrutture strategiche inserite nel programma della legge-obiettivo, modificati in seguito alla rinegoziazione effettuata dal Ministero dell'economia e delle finanze in base alla Legge finanziaria n. 311 del 2004 (comma 71) modificata dal DL n. 250 del 2005, articolo 2, non sono stati adeguati alla loro effettiva consistenza, con conseguente permanenza sul capitolo di accantonamenti che sarebbero dovuti essere portati in economia negli esercizi di riferimento consentendo il reimpiego dei fondi per altre operazioni di indebitamento.

La Corte ha accertato, nel sistema RGS¹⁵, un grave ritardo - che ha determinato, nel caso di specie, l'inattendibilità per un lungo periodo di tempo dei dati contabili del capitolo 7060 - nella contabilizzazione dei pagamenti destinati al rimborso della seconda rata semestrale di ammortamento dei prestiti dovuta agli istituti di credito per un importo complessivo di 220 milioni di euro con reiterazione del fenomeno già evidenziato in una precedente Deliberazione; sono stati rilevati ritardi nel perfezionamento di alcuni mutui con conseguente rallentamento nella realizzazione dei lavori. E' stata sottolineata la scarsa cura delle progettazioni con particolare riguardo a quelle generali le quali sovente

¹⁴ Tra quelli, riportati nel capitolo XIV della citata relazione, il rappresentante del Ministero delle infrastrutture ha ricordato in particolare che: a) le discrepanze inerenti alla gestione della cassa sarebbero collegate al fisiologico trasporto dei titoli scadenti il 31 dicembre 2006, giorno festivo e quindi inidoneo al pagamento dei titoli, slittato al 2 gennaio 2007; b) buona parte dei ritardi evidenziati nella relazione sarebbero imputabili alla tardiva pubblicazione delle delibere CIPE di approvazione dei singoli interventi.

¹⁵ Su questo tema, sia pure in altro contesto, cfr. anche la Deliberazione n. 6/2007/G, nella quale la Corte ha rilevato un "disallineamento fra i dati forniti dalle Sezioni di tesoreria provinciale e quelli rilevabili da sistema integrato della Ragioneria Generale dello Stato-Corte dei conti (SIRGS)" riguardanti nella fattispecie alcune contabilità speciali, riportate in allegato alla stessa Deliberazione. In proposito la Corte ha ordinato "al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - di depositare una relazione contenente la indicazione analitica delle modalità di afflusso e di registrazione dei dati disallineati di cui all'allegato".

risultano una semplice sommatoria di lotti o stralci caratterizzati da diverso livello di definizione progettuale, determinando un evidente rischio di duplicazione dei finanziamenti.

Nella Deliberazione n. 12/2007/G è stato anche posto l'accento sulla mancata ricognizione, da parte del Ministero, delle opere già realizzate e della corretta stima del fabbisogno residuale da finanziare. La contribuzione alle progettazioni preliminari, dopo l'avvenuto inserimento dell'opera nel programma della legge-obiettivo, risulta non conforme alle buone regole di amministrazione.

Scarsa si è dimostrata, infine, la capacità di monitoraggio del Ministero dovuta, in parte, all'assenza di strumenti coercitivi nei confronti di amministrazioni e soggetti beneficiari non di rado riottosi ad una trasparente gestione delle risorse messe a loro disposizione.

Le criticità di cui ha sofferto il Ministero si ritrovano negli enti su cui esso esercita la sua vigilanza in particolare per quanto riguarda l'ANAS.

In merito a questo ente le criticità sono in certo senso strutturali, dovute al processo di trasformazione subito con un assetto societario privatistico. A ciò si aggiunge il fatto che si tratta di un ente essenzialmente di erogazione, per cui esso ha sofferto particolarmente della diminuzione di fondi. I 1.913 milioni di euro, stanziati dalla Legge finanziaria 2006 (art. 1, comma 32) come limite ai pagamenti per spese di investimento, non rispondono alle maggiori esigenze finanziarie dell'ANAS. La Corte (Sezione Enti)¹⁶ ha lamentato varie criticità nell'attività dell'ente: ricorso alle consulenze esterne anche per professionalità presenti in azienda; variazioni di budget intervenute senza approvazione del Consiglio di amministrazione; irregolarità della prassi contabile dei sospesi di cassa; eccessivo ricorso a perizie di variante non sempre giustificate da obiettive ragioni operative; mancato tempestivo pagamento di quanto dovuto alle imprese appaltatrici alle scadenze previste nelle clausole contrattuali con conseguente aggravio di costi.

¹⁶ V. Deliberazione n. 74/2005 della Sezione Enti.

Ministero dei trasporti

- 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.

Anche per il Ministero dei trasporti si rinvia all'introduzione su entrambi i Ministeri per quanto riguarda la nuova configurazione. Le stesse considerazioni formulate a proposito del Ministero delle infrastrutture si possono fare specularmente per il Ministero dei trasporti: notevoli difficoltà nello svolgimento delle attività, specie nella fase di avvio, come si è potuto constatare nei ripetuti contatti avuti con l'Amministrazione.

Le difficoltà sono state, peraltro, maggiori per questo Ministero rispetto all'altro perché nel cd. "spacchettamento" le strutture hanno continuato a lavorare nel contesto amministrativo del Ministero unificato (MIT), in forza dell'istituto dell' "avvalimento". Gli stessi Centri di Responsabilità hanno conservato l'intitolazione che avevano nel MIT; l'unico C.d.R. di nuova istituzione è stato, com'era naturale, il nuovo numero 1 "Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro".

D'altra parte i Dipartimenti corrispondono sostanzialmente ai C.d.R. 4 e 5 del precedente MIT; ciò è evidente già nella numerazione dei C.d.R., che non è, come si sarebbe dovuto presumere, 2, 3 e 4, ma 4, 5 e 6, riferendosi quest'ultimo alle Capitanerie di porto. Nel 2007 invece i C.d.R. assumono una nuova numerazione¹⁷.

Da quanto detto si rileva che non è agevole l'analisi separata delle due Amministrazioni, anche per quanto attiene al profilo finanziario. Alle difficoltà dovute al susseguirsi in pochi anni di fusione e separazione si sono venute ad aggiungere quelle indotte dal forte contenimento della spesa e, peculiarità di questo Ministero, dalle mancate riassegnazioni di fondi in corrispondenza di somme versate da cittadini utenti di servizi corrisposti dall'Amministrazione, come si dirà più innanzi.

¹⁷ C.d.R. 1 "Gabinetto", C.d.R. 2 "Trasporti terrestri" già n. 5, C.d.R. 3 "Navigazione e trasporto marittimo ed aereo" già n. 4; C.d.R. 4 "Capitanerie di porto" già n. 6.

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

2.1. Valutazione degli andamenti finanziari.

Gestione di competenza

(in migliaia)

Centri di Responsabilità	Stanzamenti definitivi	% su tot. Amm.	Residui di stanziamento iniziali	Massa impegnabile	Impegni effettivi totali (*)	di cui impegni di competenza	Economie o maggiori spese**	Impegni/massa imp.
	a		b	c = a+b	d	e	f	g=d/c
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	2.572,81	0,05	0,00	2.572,81	1.965,18	1.965,18	512,88	76,38
4. Navigazione e trasporto marittimo ed aereo	1.606.460,76	34,21	177.075,89	1.783.536,65	1.508.452,14	1.336.537,38	115.163,54	84,58
5. Trasporti terrestri	2.485.046,92	52,92	332.993,61	2.818.040,53	2.399.200,87	2.092.964,21	92.902,07	85,14
6. Capitanerie di porto	602.114,84	12,82	692,65	602.807,48	578.984,28	578.291,64	23.422,46	96,05
Totale Amministrazione	4.696.195,33	100,00	510.762,15	5.206.957,47	4.488.602,47	4.009.758,41	232.000,94	86,20

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

** Come da consuntivo

	Stanzamenti definitivi 2006
Bilancio Stato (titolo I+titolo II)	479.381.685,49
Incidenza Ministero su bilancio Stato	0,98

Premesso che il C.d.R. 1 "Gabinetto" è stato istituito dopo il cosiddetto "spacchettamento" del Ministero, volendo dare un giudizio complessivo sulla gestione di competenza si può dire che il rapporto tra gli impegni e la massa impegnabile appare soddisfacente con una punta massima del 96,05 per cento per il C.d.R. 6. Si registra un ammontare rilevante dei residui di stanziamento, che costituiscono il 9,81 per cento della massa impegnabile. La maggiore percentuale degli stanziamenti è assorbita dal C.d.R. 5 Trasporti terrestri (52,92 per cento) che, sommati al 34,21 per cento del C.d.R. 4 Navigazione e trasporto marittimo, assorbono l'87,12 per cento delle risorse assegnate al Ministero.

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/su massa spend.	Pagato tot./ massa spend.
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	2.572,81	2.321,48	689,01	689,01	0,00	90,23	26,78
4. Navigazione e trasporto marittimo ed aereo	3.645.661,41	1.757.984,48	1.310.258,05	546.756,04	763.502,00	48,22	35,94
5. Trasporti terrestri	5.892.172,05	2.980.135,41	2.081.259,25	861.858,25	1.219.401,00	50,58	35,32
6. Capitanerie di porto	738.211,05	628.918,44	588.915,66	532.064,30	56.851,36	85,19	79,78
Totale Amministrazione	10.278.617,78	5.369.359,80	3.981.121,96	1.941.367,60	2.039.754,36	52,24	38,73

	2006	
	Massa spendibile	Autorizzazioni definitive di cassa
Bilancio Stato (titolo I+titolo II)	595.185.781,11	496.469.318,20
Incidenza Ministero su bilancio Stato	1,73	1,08

Anche per il Ministero dei trasporti si registra una bassa percentuale dei pagamenti sulla massa spendibile (38,73 per cento); il dato potrebbe trovare una spiegazione nelle difficoltà notevoli derivanti dalla separazione dei due Ministeri e dall'assegnazione delle risorse nell'ultimo periodo dell'anno, come si evince anche dalle informazioni fornite dall'Amministrazione. Una nota dolente è costituita in particolare dalle riassegnazioni, non solo drasticamente ridotte ma anche effettuate spesso in ritardo.

Gestione dei residui

(in migliaia)

Centri di Responsabilità	Residui iniziali (*)	residui di nuova formazione		residui esercizi pregressi		residui al 31 dicembre		Totale
		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)	
1. Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione del Ministro	0,00	1.276,17	94,75	0,00	0,00	1.276,17	94,75	1.370,92
4. Navigazione e trasporto marittimo ed aereo	2.039.200,65	789.781,34	154.759,84	1.143.823,76	5.161,13	1.933.605,10	159.920,97	2.093.526,07
5. Trasporti terrestri	3.407.125,59	1.231.105,96	299.180,63	1.993.663,05	26.756,96	3.224.769,00	325.937,59	3.550.706,59
6. Capitanerie di porto	136.096,21	46.227,34	400,74	77.342,25	0,00	123.569,59	400,74	123.970,33
Totale Amministrazione	5.582.422,45	2.068.390,81	454.435,96	3.214.829,05	31.918,08	5.283.219,85	486.354,05	5.769.573,91

(*) Comprensivi delle variazioni in conto residui

	2006	
	Residui iniziali	Residui finali
Bilancio Stato (titolo I+titolo II)	115.804.095,62	112.069.500,74
Incidenza Ministero su bilancio Stato	4,82	5,15

Le considerazioni formulate in relazione alla gestione di cassa possono fornire una spiegazione sul rilevante ammontare dei residui iniziali circa il ritardo nelle assegnazioni e soprattutto nelle riassegnazioni di risorse. D'altra parte va notato che l'ammontare più rilevante deriva dagli esercizi pregressi, il che sta a dimostrare una scarsa velocità nei pagamenti che si riflette sulla formazione dei residui stessi. Altra osservazione va fatta in merito all'incidenza dei residui di nuova formazione (43,73 per cento) sul totale dei residui al 31 dicembre.

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	0,00	0,00	2.572,81	0,00	0,00	0,00	2.572,81	9.477,68
4. Navigazione e trasporto marittimo ed aereo	1.774.206,87	1.299.224,95	307.247,53	0,00	0,00	-11,72	1.606.460,76	774.588,98
5. Trasporti terrestri	2.556.625,25	2.333.740,57	171.584,88	0,00	0,00	-20.278,53	2.485.046,92	2.486.640,15
6. Capitanerie di porto	642.526,47	584.465,93	17.648,91	0,00	0,00	0,00	602.114,84	619.218,85
Totale Amministrazione	4.973.358,58	4.217.431,45	499.054,13	0,00	0,00	-20.290,25	4.696.195,33	3.889.925,66

In merito all'evoluzione degli stanziamenti di bilancio per Centri di Responsabilità si rileva una flessione tra il 2005 e il 2006, ancora più marcata nel 2007, con una punta del - 40,38 per cento del C.d.R. 4 "Navigazione e trasporto marittimo ed aereo".

2.2. Audit finanziario-contabile.

Le criticità in ordine alla regolarità amministrativo-contabile non si presentano sostanzialmente diverse da quelle rilevate nel Ministero delle infrastrutture, considerando la sostanziale unità, nella gran parte del 2006, delle strutture dei due Ministeri. In questa sede si ricordano solo alcune situazioni peculiari del Ministero dei trasporti.

Su un piano generale si può rilevare che lo stanziamento complessivo di bilancio, già strutturalmente inadeguato, risente ormai da anni delle continue riduzioni disposte da provvedimenti per il contenimento della spesa pubblica, con una forte incidenza sull'operatività degli uffici.

L'Amministrazione ha lamentato, in particolare, che gli stanziamenti concernenti le spese di funzionamento si sono ridotti, negli ultimi tempi, di una percentuale che supera quasi sempre il 50 per cento, e che costringe gli uffici ad adattarsi ad una progressiva riduzione dei flussi finanziari dal centro verso la periferia, determinando una situazione delicata per mantenere comunque un buon livello qualitativo dei servizi, in alcuni casi con problemi addirittura per la fornitura delle utenze (telefonia - fornitura elettrica, ecc.).

Analoghe considerazioni possono essere fatte per le attrezzature e l'informatica. La carenza di risorse finanziarie ha favorito l'accumulo di situazioni debitorie che in molti casi hanno determinato anche l'aumento del contenzioso e della richiesta di pagamento di interessi di mora.

Quanto alle variazioni compensative, esse sono state utilizzate soprattutto per far fronte all'emergenza con l'impiego di risorse destinate ad altri scopi per coprire le spese più urgenti ed incompressibili.

Per il Ministero dei trasporti una delle maggiori criticità è legata alla riduzione delle riassegnazioni.

L'Amministrazione dei trasporti è in alcuni casi titolare di entrate, connesse all'espletamento delle attività istituzionali.

Si tratta in particolare di introiti legati all'erogazione dei servizi della motorizzazione, effettuata sia dagli uffici periferici che centrali (revisioni, omologazioni, immatricolazioni, patenti, ecc.) ed ai proventi derivanti da sanzioni amministrative.

La scarsità degli stanziamenti iniziali ha come effetto di non consentire di programmare adeguatamente l'attività istituzionale e di creare situazioni di particolare disagio in particolare per le c.d. "missioni in conto privato", che sono legate a particolari modalità, previste da specifiche leggi (n. 14 del 1967, n. 625 del 1978, n. 870 del 1986), e consistono nella resa di servizi all'utenza in materia di motorizzazione da parte degli uffici della Motorizzazione situati sul territorio.

Secondo quanto riferito dall'Amministrazione, i tempi lunghi del procedimento per la riassegnazione delle entrate (anche 150 giorni) creano notevoli problemi per gli uffici che affrontano con tali risorse anche le spese di funzionamento.

Le varie misure introdotte per il contenimento della spesa pubblica hanno inciso anche sulla riassegnazione delle entrate con decurtazioni superiori al 50 per cento.

Nella stessa ottica, in quanto si tratta di fondi di terzi, si potrebbe ipotizzare una fonte di criticità con riferimento ai capitoli 2352 (ora 1238) "spese per il funzionamento del comitato centrale e dei Comitati provinciali per l'Albo dei trasportatori" e 2449 (ora 1330) "somma assegnata al Comitato centrale per le attività propedeutiche alla riforma organica del settore, nonché per interventi per la sicurezza e la protezione ambientale" ai sensi della legge n. 40 del 1999, se questi capitoli subissero decurtazioni.

In merito al capitolo 2352, va chiarito che si tratta di fondi di terzi, derivanti direttamente dalle quote per l'iscrizione all'Albo versate annualmente dagli autotrasportatori per finalità istituzionali del citato Comitato centrale (ai sensi della legge n. 454 del 1997, modificata dalla legge n. 27 del 2000). I fondi, pertanto, costituiscono entrate proprie di scopo e rientrano, in base alla legge citata, nella piena autonomia contabile, amministrativa e finanziaria del Comitato.

Quanto al capitolo 2449, i fondi sono destinati, dalla citata legge n. 40 del 1999, alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali ed agli interventi per la sicurezza della circolazione e per la protezione ambientale, in attuazione di precisi accordi tra Governo e categoria degli autotrasportatori.

Particolarmente grave la situazione che si determina in merito alla sicurezza stradale perché le entrate non riassegnate avrebbero dovuto finanziare un programma di attività rientrante nell'ambito della prevenzione degli incidenti e della sicurezza stradale.

Analoghe criticità sono state segnalate dall'Amministrazione riguardo all'attività delle Capitanerie di porto (che hanno subito una perdita di 850.000 euro per mancate riassegnazioni).

Infatti, in contrasto con l'ampliamento significativo delle competenze attribuite al Corpo delle Capitanerie di porto in particolare dal d.lgs. n. 152 del 2006 (T.U. in materia ambientale) ed in mancanza del necessario riordino organizzativo e funzionale, la drastica riduzione degli stanziamenti rischia di incidere negativamente sull'esecuzione.

degli stessi obiettivi istituzionali perseguiti dal Corpo, cui sono affidati compiti molto delicati in settori diversi.

2.3. Verifiche di affidabilità.

Accanto ai riscontri contabili, sono state effettuate delle verifiche a campione sull'affidabilità dei dati di bilancio riguardanti il versante della spesa.

Navigazione e trasporto marittimo ed aereo.

Capitolo 2054 - Contributi a favore delle imprese armatoriali...ecc.

Mandato n. 29 - esercizio di provenienza 2006.

Con decreto del 10 marzo 2006, il Direttore generale competente, a seguito di richiesta di contributo da parte della Società Hoverspeed Italia S.p.A., autorizza il pagamento di 383.943,25 euro, quale 15^a rata semestrale su 17 a monte di un impegno di 6.527.035,26 euro a decorrere dal 1° settembre 1998, come previsto dal decreto legge 24 dicembre 1993 n. 564, convertito nella legge 22 febbraio 1994 n. 132 concernente provvidenze per i lavori di costruzione della motonave Superseacat Three, a favore dell'impresa armatoriale Hoverspeed Italia S.p.A. (in precedenza denominata Superseacat Three S.r.l.), che aveva anche acquisito il ramo di azienda relativo all'attività di trasporti navali.

Capitolo 2057 - Contributi a favore delle imprese armatoriali ...ecc

Mandato n. 29 - esercizio di provenienza 2006.

Con decreto del 7 marzo 2006, il Direttore generale competente, a seguito di richiesta di contributo (concesso con decreto del 22 luglio 2002) da parte della Società Grimaldi Compagnia di navigazione S.p.A., autorizza il pagamento di 615.430,41 euro, quale 8^a rata semestrale su 24, a monte di un impegno di 14.770.329,84 euro a decorrere dal 2001 come previsto dall'art. 3 della legge 16 marzo 2001 n. 88 concernente contributi a favore delle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari relativi agli investimenti in navi alla Società Grimaldi Compagnia di navigazione S.p.A. per lavori di costruzione della motonave Grande San Paolo.

Capitolo 7841 - Costruzioni a cura dello Stato di opere relative ai porti di prima e di seconda categoria...ecc.

Mandato n. 51 - esercizio di provenienza 2001.

Con decreto del 20 settembre 2006, il Direttore generale competente autorizza il pagamento di 5.367.000,00 euro, a monte di un impegno del 20 dicembre 2001 di 30.000.000.000 di lire, come saldo del 4° e 5° certificato di pagamento per lavori di costruzione della banchina sud e relativo piazzale della darsena sottoflutto del porto nuovo di Crotone, a favore di un'A.T.I. Società Italiana Dragaggi S.p.A. e Intercantieri Vittadello S.p.A., aggiudicataria a seguito di gara. In proposito, con Deliberazione n. 1/02/P (adunanza del 13 dicembre 2001), la Corte dei conti ha ritenuto corretto l'operato delle strutture di livello dirigenziale generale, al fine di evitare conseguenze paralizzanti dell'attività amministrativa, a seguito dei mutamenti nell'assetto del Ministero.

Trasporti terrestri.

Capitolo 8090 - Fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa.

Mandato n. 7 - esercizio di provenienza 2006.