

Deliberazione n. 2/2005/G

Repubblica Italiana

La Corte dei conti

in

Sezione centrale di controllo

sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato

II Collegio

nell'adunanza del 17 novembre 2004

Visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti 12 luglio 1934, n. 1214 e successive modificazioni;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e successive modificazioni ed integrazioni e, in particolare, l'art. 3 comma 4;

visto il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato dalle Sezioni Riunite con deliberazione n. 14/2000 del 16 giugno 2002;

vista la deliberazione, in adunanza congiunta dei Collegi I e II, della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato n. 49/2001/G in data 23 novembre 2001, con la quale è stata inserita nel programma annuale di controllo per l'anno 2002 l'indagine concernente: "Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche";

vista la nota in data 21 luglio 2004, con la quale il Magistrato istruttore ha depositato la relazione conclusiva della predetta indagine;

vista l'ordinanza del Presidente della Sezione centrale di controllo sulla ge-

stione delle Amministrazioni dello Stato in data 21 settembre 2004, con la quale è stato convocato per il 13 ottobre 2004 e, successivamente, su richiesta dell'Amministrazione, il 17 novembre 2004 con nota 474/04/G dell'11 ottobre 2004 il II Collegio della Sezione medesima per l'esame e pronuncia sulla relazione suddetta;

vista la nota n. 428/04/G del 24 settembre 2004 con la quale la Segreteria della Sezione ha notificato copia della relazione e copia dell'ordinanza presidenziale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Gabinetto e Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo - Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna), e al Ministero dell'economia e delle finanze (Gabinetto e Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato);

vista la memoria della Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prodotta con nota n. 6484 del 15 novembre 2004;

udito il relatore, Cons. Fabrizio ARIOTI;

uditi, altresì, in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il dott. Massimo PROVINCIALI, dirigente preposto alla Direzione generale delle infrastrutture della navigazione marittima e interna e la dott.ssa Gabriella BAGALA' dirigente preposto alla Divisione I – Affari generali – della predetta Direzione generale;

#### DELIBERA

di approvare, con le integrazioni apportate dal Collegio in relazione alle considerazioni contenute nella memoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

l'allegata relazione concernente: "Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche".

ORDINA

l'invio della relazione medesima, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Camera dei deputati ed alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Segretariato generale, nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Gabinetto e Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo - Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna).

IL PRESIDENTE

(Dott. Tullio LAZZARO)

IL RELATORE

(Cons. Fabrizio ARIOTI)

DEPOSITATA IN SEGRETERIA IL 7 GENNAIO 2005

CORTE DEI CONTI

Sezione centrale di controllo sulla gestione  
delle Amministrazioni dello Stato

\* \* \* \* \*

Ufficio di controllo sui Ministeri  
delle infrastrutture e assetto del territorio

Realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche

(Deliberazione della Sezione centrale di controllo sulle Amministrazioni dello Stato in adunanza congiunta dei collegi I e II n. 49 del 23 novembre 2001)

IL MAGISTRATO ISTRUTTORE

Cons. Fabrizio Arioti

## SOMMARIO

<u>1. Oggetto, finalità e metodologia dell'indagine.....</u>	<u>2</u>
<u>2. Il quadro normativo.....</u>	<u>3</u>
<u>2.1 La legge quadro sui lavori pubblici.....</u>	<u>3</u>
<u>2.2 La legge 28 gennaio 1994, n. 84.....</u>	<u>7</u>
<u>2.3 La normativa sulle "aree depresse".....</u>	<u>10</u>
<u>2.4 Leggi speciali di finanziamento di opere portuali.....</u>	<u>12</u>
<u>3. La programmazione degli interventi.....</u>	<u>12</u>
<u>3.1 I programmi triennali.....</u>	<u>12</u>
<u>3.2 Le direttive ministeriali (D.Lgs. 165/2001, artt. 4 e 14).....</u>	<u>13</u>
<u>3.3 Pianificazione degli interventi finanziati con i fondi per le "aree depresse".....</u>	<u>15</u>
<u>4. Organizzazione.....</u>	<u>15</u>
<u>5. I profili finanziari.....</u>	<u>20</u>
<u>5.1 Capitolo 7841.....</u>	<u>21</u>
<u>5.2 Capitolo 7847.....</u>	<u>31</u>
<u>5.3 Capitolo 7933.....</u>	<u>35</u>
<u>5.4 Capitolo 7843.....</u>	<u>39</u>
<u>5.5 Capitolo 7849.....</u>	<u>43</u>
<u>5.6 Capitolo 7857.....</u>	<u>43</u>
<u>5.7 Capitolo 2141.....</u>	<u>46</u>
<u>6. La gestione degli interventi.....</u>	<u>50</u>
<u>6.1 Interventi attuati dagli Uffici del genio civile per le OO.MM. ....</u>	<u>56</u>
<u>6.1.1 Raffronto tra programmazione ed attivazione degli interventi.....</u>	<u>56</u>
<u>6.1.2 Esecuzione dei lavori.....</u>	<u>78</u>
<u>6.2 Interventi attuati dalle Autorità portuali.....</u>	<u>98</u>
<u>6.2.1 Raffronto tra programmazione ed attuazione.....</u>	<u>99</u>
<u>6.2.2 Esecuzione dei lavori.....</u>	<u>110</u>
<u>6.2.3 Opere eseguite dall'Autorità portuali senza protocollo di intesa.....</u>	<u>126</u>
<u>7. Considerazioni conclusive.....</u>	<u>127</u>
<u>7.1 Programmazione.....</u>	<u>127</u>
<u>7.2 Profili finanziari.....</u>	<u>130</u>
<u>7.3 Esecuzione degli interventi.....</u>	<u>131</u>
TABELLE DA A AD M.....	

## 1. Oggetto, finalità e metodologia dell'indagine

Nel programma di attività per l'anno 2002, la Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, nell'adunanza plenaria del 23 novembre 2001 (deliberazione n. 49/2001/G), aveva inserito due specifiche indagini concernenti "le autostrade del mare" e "la realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche".

La prima indagine aveva lo scopo di conoscere se le risorse erogate dallo Stato erano state orientate ad ottimizzare la ristrutturazione e lo sviluppo dei sistemi portuali in connessione con la creazione delle "autostrade del mare", inserite nel più generale polo logistico dell'intermodalità; obiettivo, quest'ultimo, ispirato al parametro normativo già contenuto nelle linee guida dettate dal "Piano generale dei trasporti e della logistica" approvato nel 2001 con decreto del Presidente della Repubblica.

La seconda indagine intendeva, invece, verificare lo stato di attuazione dei programmi triennali riguardanti la progettazione e l'attuazione di opere marittime e portuali finanziate sia con i fondi ordinari di bilancio assegnati sulla pertinente Unità previsionale di base dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, sia con quelli apprestati dalla citata legge 413/1998 in favore del Ministero dei trasporti e della navigazione e allocati nello stesso capitolo su cui gravano le spese per gli interventi concernenti le c.d. "autostrade del mare".

Considerate le evidenti connessioni tra le due descritte indagini in relazione agli aspetti organizzativi e gestionali degli interventi nel settore dei porti gestiti da Autorità portuali, si è operata una distinzione fra esse basata sulla diversità delle fonti di finanziamento e sulle modalità di erogazione delle somme destinate a coprire i costi degli interventi finanziati.

La prima indagine, pertanto, ha riguardato tutti gli interventi finanziati con i fondi recati dalla legge 413/98, concernenti sia le "autostrade del mare" che le altre opere nei porti sedi di Autorità portuali.

La seconda indagine è stata volta ad accertare il grado di attuazione dei programmi triennali delle opere, sia di costruzione che di manutenzione straordinaria e ordinaria, riguardanti i porti gestiti da Autorità portuali e quelli rientranti nella giurisdizione degli Uffici del genio civile per le opere marittime, finanziati con i fondi ordinari di bilancio e con quelli apprestati dalle leggi speciali sulle "aree depresse".

Per quanto attiene a quest'ultima indagine, di cui alla presente relazione, l'istruttoria è stata indirizzata a verificare lo stato d'attuazione dei programmi e i costi relativi agli interventi portuali realizzati.

Sotto il profilo metodologico l'indagine, attraverso la raccolta dei provvedimenti ministeriali di programmazione, dei conseguenti decreti di riparto delle risorse, nonché di tutti gli elementi informativi forniti dall'Amministrazione a seguito di richieste mirate, ha verificato lo stato di attuazione degli interventi effettuati dalle Autorità portuali, dagli Uffici del genio civile OO. MM. e degli altri soggetti attuatori, nonché i risultati conseguiti in termini di efficacia, efficienza ed economicità delle risorse impiegate.

Per i dati contabili, oltre a quelli forniti dall'Amministrazione, ci si è avvalsi del Sistema integrato Corte dei conti – Ragioneria generale dello Stato.

L'istruttoria ha potuto giovare della costante e proficua collaborazione dei dirigenti e dei funzionari degli uffici interessati, sia centrali che periferici, realizzatasi attraverso contatti frequenti che hanno consentito una completa e chiara esposizione dei dati finanziari ed attuativi dell'attività svolta nel quadriennio 1999/2002 ed il superamento di incertezze e lacune emerse nel corso dell'indagine.

## 2. Il quadro normativo

Le norme fondamentali per la programmazione delle opere marittime, oltre che nella legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni legge quadro sui lavori pubblici sono contenute nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 di riordino del settore portuale.

Ulteriori rilevanti disposizioni nella materia "de qua" sono quelle contenute nelle leggi intervenute a partire dal 1995 per favorire lo sviluppo delle aree depresse.

### 2.1 La legge quadro sui lavori pubblici

La programmazione delle opere marittime, attenendo alla realizzazione di lavori pubblici, rientra nella disciplina recata, al riguardo, dall'art. 14 della legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni ed integrazioni.

Il comma primo di tale disposizione prevedeva, nel testo originario, che tutta l'attività di realizzazione dei lavori pubblici si svolgesse sulla base di un programma triennale, da aggiornare annualmente, predisposto e approvato, per quanto concerne le opere pubbliche statali, dal Ministero dei lavori pubblici (ora

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno stesso, da redigere in coerenza con altri documenti programmatici già previsti dalla vigente normativa (ad esempio, deliberazioni CIPE, e per quanto attiene alle opere marittime, i programmi operativi triennali delle Autorità portuali) nonché con la normativa urbanistica. Questa disposizione è stata modificata dalla legge 1° agosto 2002, n. 166 per quanto attiene all'inserimento delle opere nel programma, ora limitato ai singoli lavori di importo superiore a 100.000,00 euro.

La redazione del programma è preceduta da studi di fattibilità e dall'indicazione, da parte delle Amministrazioni competenti alla gestione degli appalti, delle proprie esigenze e delle correlate quantificazioni di spesa, rapportate agli obiettivi assunti come prioritari.

Il comma 6 del citato art. 14 statuiva che l'inclusione di un lavoro nell'elenco annuale fosse subordinata alla preventiva approvazione del progetto preliminare, nel quale sono definite le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire ed illustrate le ragioni della scelta, secondo i parametri fissati nell'art. 16 della legge. Per effetto di apposita modifica introdotta dalla legge 166/2002, il rigore di tale disposizione è stato attenuato in quanto la preventiva approvazione del progetto preliminare è stata limitata ai lavori di importo presunto superiore a 1.000.000,00 di euro laddove, per quelli di importo inferiore, è ora sufficiente l'approvazione di uno studio di fattibilità e, per le opere di manutenzione, l'indicazione degli interventi accompagnata dalla stima sommaria dei costi.

Il programma deve prevedere un ordine di priorità: sono comunque definiti prioritari "ope legis" i lavori di manutenzione, di recupero del patrimonio esistente, di completamento dei lavori già iniziati, i progetti esecutivi approvati, gli interventi finanziabili con capitale privato maggioritario (comma 3).

Nel dare attuazione al programma, i soggetti di cui al comma 1 (per quanto riguarda la presente indagine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli Uffici del Genio civile per le opere marittime e le Autorità portuali) devono rispettare l'ordine di priorità indicato nel programma, salvo che per gli interventi imposti da eventi imprevedibili o calamitosi e per quelli dipendenti da sopravvenute disposizioni di legge o regolamenti, o altri atti amministrativi statali o regionali (comma 5).

Il programma e l'elenco annuale devono essere redatti sulla base degli schemi tipo, definiti con decreto del Ministro dei Il.pp. 21 giugno 2000, e pubblicati



dall'Osservatorio dei Il.pp., ad eccezione di quelli provenienti dal Ministero della difesa.

Essi sono trasmessi anche al CIPE, per la verifica della loro compatibilità con i documenti programmatori vigenti (comma 11).

Altra rilevante disposizione contenuta nell'art. 14 è quella recata dal comma 9, a mente del quale le Amministrazioni aggiudicatrici sono tenuti a predisporre l'elenco annuale delle opere ed a trasmetterlo agli organi competenti all'approvazione del bilancio preventivo, di cui costituisce parte integrante. L'elenco deve indicare i mezzi finanziari stanziati nel proprio stato di previsione, ovvero altrimenti disponibili mediante contributi statali, regionali o di altri enti pubblici, o acquisibili ex art. 3 del D.L. 31 ottobre 1990, n. 310, convertito dalla legge 22 dicembre 1990 n. 403 e successive modificazioni.

Il regolamento di attuazione della legge, adottato dopo oltre un quinquennio dalla entrata in vigore di questa, con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, pubblicato nella G.U. del 28 aprile 2000, statuisce, in proposito (art. 13), che la surriferita contestualità riguarda le sole amministrazioni aggiudicatrici diverse da quelle dello Stato, per le quali, invece, pone l'obbligo dell'aggiornamento definitivo del programma entro 90 giorni dall'approvazione della legge di bilancio da parte del Parlamento.

Tale disposizione è ripetuta e meglio specificata dal decreto del Ministro dei lavori pubblici in data 21 giugno 2000 con il quale, in esecuzione della previsione di cui al comma 11 del ripetuto art. 14 della legge 109/94, sono stati definiti gli "schemi tipo" sulla base dei quali sono adottati il programma triennale e gli elenchi annuali<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il decreto 21 giugno 2000 disciplina le condizioni e le modalità per l'inserimento degli interventi nel programma e definisce le tabelle e gli schemi tipo per la redazione del programma triennale, dei suoi aggiornamenti annuali e dell'elenco annuale dei lavori pubblici. Per l'inserimento nel programma di ciascun intervento di importo inferiore ai 20 mldi di lire i soggetti individuati dalla legge 109/1994 provvedono a redigere sintetici studi, come previsto dall'art. 11, c. 2, D.P.R. 554/99 mentre per gli interventi di importo superiore ai 20 mldi di lire devono essere redatti studi di fattibilità secondo quanto previsto dall'art. 4 della legge 17 marzo 1989, n. 144. Gli interventi di manutenzione straordinaria, invece, devono essere indicati in maniera aggregata nel programma triennale suddivisi per categoria di lavori (Tab. 2). In relazione all'entità del programma e degli impegni finanziari connessi, gli interventi di manutenzione sono anche riepilogati in un apposito piano. Nell'elenco annuale gli interventi di importo superiore a 150 mila euro sono indicati singolarmente, mentre vengono aggregati quelli di importo inferiore. In entrambi i casi viene indicata la stima sommaria dei costi. Le tabelle identificano le tipologie dell'intervento (ad es. nuova costruzione, restauro, recupero, manutenzione ordinaria, straordinaria etc.) e le categorie di opere (a seconda della destinazione: stradali aeroportuali, ferroviarie, marittime lacuali e fluviali etc.). Le schede, numerate da 1 a 7, esprimono i diversi aspetti del contenuto della programmazione e, precisamente:

scheda 1 contiene il quadro di sintesi dell'"analisi di valore" di ciascuna opera di cui all'art. 14 comma 11 del regolamento 554/99;

scheda 2 indica il quadro delle disponibilità finanziarie, specificando l'origine delle risorse (entrate con vincolo legale di destinazione, capitali privati, da trasferimento di immobili, da stanziamento di bilancio, etc.) riferite al triennio di riferimento;

Nelle premesse dell'atto è espressamente riportato che entro il termine di cui all'art. 13 del regolamento le Amministrazioni dello Stato debbono definire sia l'aggiornamento del programma sia l'elenco delle opere da realizzare nel primo anno di attuazione del programma stesso.

Il programma e l'elenco, una volta approvati, vanno inviati, come si è detto, all'Osservatorio dei lavori pubblici per la pubblicazione.

Lo strumento programmatico, come configurato dalla legge quadro sui lavori pubblici, presenta un carattere dinamico giacchè le previsioni afferenti al triennio sono aggiornate di anno in anno in relazione a molteplici variabili, connesse al mutare del quadro di riferimento originario dovuto ad esigenze prioritarie emergenti in conseguenza di eventi sopravvenuti, ad aumenti o diminuzione di risorse da destinare agli interventi o ad altri fattori che non rendono possibile la prosecuzione di lavori avviati.

Come è noto l'operatività delle norme sulla programmazione delle opere pubbliche è divenuta effettiva solo dopo l'entrata in vigore del regolamento di attuazione della legge n. 109/1994 e l'adozione del decreto del Ministro dei lavori pubblici del 21 giugno 2000 (pubblicato nella G.U. del 27 giugno 2000). Infatti, per effetto delle disposizioni contenute, rispettivamente, nell'art. 1, comma 9 del D.L. 3 aprile 1995, n. 101, convertito dalla legge 2 giugno 1995, n. 216 (cd. Merloni-bis) e nell'art. 12 della legge 18 novembre 1998, n. 415 (cd. Merloni-ter), era sospesa l'applicazione delle prescrizioni programmatiche contenute nell'art. 14 della legge quadro.

Il citato decreto legge del 1995, peraltro (art.1, comma 2), stabiliva che il regolamento in questione doveva essere adottato entro il 30 settembre 1995 ed entrare in vigore tre mesi dopo la sua pubblicazione in apposito supplemento della Gazzetta ufficiale.

- 
- scheda 3 attiene alla stima finanziaria di ciascuno degli interventi indicati in un elenco descrittivo dei lavori, con la specificazione degli eventuali apporti di capitale privato;
  - scheda 4 concerne l'articolazione della copertura finanziaria del programma per ciascuna annualità;
  - scheda 5 contiene i riferimenti di ciascun intervento programmato alle problematiche di tipo urbanistico - territoriale e ambientale - paesistico con i relativi riferimenti legislativi e attuativi della pianificazione di settore, in ordine alle quali devono essere specificate la conformità o le azioni da intraprendere per conseguirla;
  - scheda 6 definisce il tempo stimato per la progettazione e l'esecuzione di ciascun intervento;
  - scheda 7 indica, per ciascun intervento di cui all'elenco annuale delle opere, la descrizione dei lavori, il responsabile del procedimento, l'importo delle lavorazioni, delle somme a disposizione dell'Amministrazione e la data presunta di effettivo utilizzo dell'opera.

## 2.2 La legge 28 gennaio 1994, n. 84

Con l'emanazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche è stato riordinato il settore portuale, per adeguarne le attività agli obiettivi del Piano generale dei trasporti<sup>2</sup>

La legge apporta cambiamenti nelle competenze in materia di programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle opere portuali e marittime. Tra l'altro, essa disciplina il Piano regolatore portuale (PRP) ed il Piano operativo triennale (POT), nei quali si devono collocare, dall'entrata in vigore della legge, tutte le opere infrastrutturali di settore. Per rendere efficace l'attuazione dei due piani, la citata legge ha istituito la figura dell'Autorità portuale.

Come sintetizzato allo Stato spetta l'onere per la realizzazione delle opere nei porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza interna, nonché per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale (art. 5, comma 8).

Inoltre, il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, emanato in attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59, annovera tra le funzioni di competenza dello Stato quelle concernenti la pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali nei porti di rilievo nazionale e internazionale.

Ai sensi dell'art. 6 della legge 84/94 sono, invece, di competenza dell'Autorità portuale le funzioni di:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

La legge 84/94, pertanto, attribuisce alle Autorità portuali il compito di individuare gli obiettivi strategici da perseguire per migliorare e sviluppare il porto; all'uopo l'Autorità (Comitato portuale) ha il compito di redigere appositi atti di programmazione e di pianificazione consistenti, in particolare, nel piano regolatore

---

<sup>2</sup> Il primo Piano generale dei trasporti venne approvato con DPCM del 10 aprile 1986, n. 36 e successivamente aggiornato con DPR 29 agosto 1991. Con DPR del 14 marzo 2001 è stato approvato il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica che si configura compatibile con le disposizioni comunitarie.

portuale (PRP) – art. 5, c. 3 – e nel piano operativo triennale (POT), soggetto e revisione annuale – art. 9, c. 3, lett. a).

L'assetto normativo previgente concepiva il PRP come un programma di opere da realizzare in un certo periodo di tempo; attualmente, il medesimo costituisce non soltanto l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto, ma anche lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali nonché con l'ordinamento comunitario: le relative previsioni, infatti, non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e devono rispondere alla finalità prevista dall'art. 1, 1° comma, della legge n. 84/94, riguardante l'adeguamento dell'assetto portuale agli obiettivi del nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica approvato nel 2001.

In particolare, con il PRP vengono definiti l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla infrastrutture stradali e ferroviarie.

Riguardo alla procedura di approvazione, una volta che il Comitato portuale lo ha adottato, il PRP viene inviato per il parere al Consiglio superiore dei Il.pp. e successivamente, dopo essere stato sottoposto alla valutazione dell'impatto ambientale (VIA), viene approvato dalla Regione.

Il Piano operativo triennale (POT) contiene "le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati" e deve essere approvato entro novanta giorni dall'insediamento del Comitato portuale.

Il POT, inteso sia come documento di programmazione che come strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo, costituisce l'atto attraverso il quale le Autorità propongono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Amministrazioni locali, quantificando la relativa spesa, le opere da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e di miglioramento del porto.

Sulla base delle proposte contenute nei POT predisposti dalle Autorità, il Ministro dei trasporti e della navigazione (ora delle infrastrutture e dei trasporti), individua annualmente le opere di grande infrastrutturazione<sup>3</sup> da finanziare (art. 5 – c. 10 – L. 84/94).

---

<sup>3</sup> L'art. 5 – c. 9 – della legge 84/94 considera, testualmente, "opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici".

PROGRAMMAZIONE, FINANZIAMENTO E REALIZZAZIONE DELLE OPERE

MARITTIME

(Competenze ex lege 84/1994)

Programmazione	Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (Cat. 1)	Porti commerciali, industriali e petroliferi, pescherecci, servizi passeggeri (Cat. 2)		
		Rilevanza Internazionale Classe 1	Rilevanza Nazionale Classe 2	Rilevanza Regionale e inter-regionale Classe 3
Piano triennale dei lavori pubblici (Legge 109/1994)	Ministero difesa	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti(*)	Regioni	Regioni
Compatibilità con il Piano generale dei trasporti e della logistica e Politiche Unione Europea	CIPE	CIPE		
Piano Operativo Triennale (POT)		Predisposto dall'Autorità Portuale o Marittima		
		Individuazione annuale delle opere da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**)		
Piano Regolatore Portuale		Adottato da Autorità portuale/marittima Parere del Consiglio superiore dei Il.pp. Valutazione Impatto Ambientale Approvato dalla Regione		
(*) Prima dell'unificazione dei due Ministeri la competenza era dell'ex Ministero dei Il.pp. (**) Prima dell'unificazione dei due Ministeri la competenza era dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione				

Finanziamento	Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (Cat. 1)	Porti commerciali, industriali e petroliferi, pescherecci, servizi passeggeri (Cat. 2)		
		Rilevanza Internazionale Classe 1	Rilevanza Nazionale Classe 2	Rilevanza Regionale e inter-regionale Classe 3
Piano di utilizzo risorse	CIPE			
Opere di grande infrastrutturazione	Stato (Ministero della difesa e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Contributi da parte delle Regioni, dei Comuni e delle Autorità portuali		Regioni
Opere minori	Stato	Autorità portuali		

Realizzazione	Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (Cat. 1)	Porti commerciali, industriali e petroliferi, pescherecci, servizi passeggeri (Cat. 2)		
		Rilevanza Internazionale Classe 1	Rilevanza Nazionale Classe 2	Rilevanza Regionale e inter-regionale Classe 3
Competenza	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Autorità portuali			Regioni

Modalità	Concessione in caso di esecuzione e gestione ( anche per il project financing) Contratto d'appalto
----------	---

### 2.3 La normativa sulle "aree depresse"

- Il primo testo normativo in materia è il D.L. 23 giugno 1995, n. 244, convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 341.

L'art. 4 di tale decreto autorizza (1° comma) il Ministro del tesoro a contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti con ammortamento a totale carico dello Stato, nei limiti delle risorse indicate, per ciascun esercizio a partire dal 1996, nel 2° comma e subordinatamente all'adozione, ai sensi dell'art. 45 della legge 23 dicembre 1994, n. 724, di provvedimenti diretti a consentire l'effettivo conseguimento delle risorse stesse.

Le somme derivanti dai suddetti mutui sono versate all'erario per essere successivamente riassegnate, con decreto del Ministro del tesoro, all'apposito fondo istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro ai sensi dell'art. 19, comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, recante norme per il trasferimento delle competenze dei soppressi Dipartimento per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e Agenzia per la formazione dello sviluppo del Mezzogiorno.

A detto fondo affluiscono, a mente della disposizione da ultimo citata, le disponibilità di bilancio occorrenti per le finalità della legge in questione, consistenti nella programmazione ed attuazione di iniziative nelle aree depresse del Paese per agevolare le attività produttive, la ricerca e la realizzazione di nuove infrastrutture.

Ai sensi del 3° comma dell'art. 4 del decreto-legge citato, le somme derivanti dai mutui contratti sono destinate al finanziamento di opere approvate dal CIPE, su proposta del Ministro del bilancio e della programmazione economica (ora Ministro dell'economia e delle finanze), d'intesa con quello dei lavori pubblici (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) e d'intesa con le amministrazioni interessate, con priorità per interventi di completamento funzionale, per investimenti cofinanziati dall'Unione europea o dai privati e per investimenti immediatamente eseguibili.

Sulla base delle predette delibere le somme prelevate dal fondo vengono assegnate con decreto del Ministro del tesoro ad appositi capitoli degli stati di previsione delle amministrazioni interessate.

- Il decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, recante norme per interventi per le aree depresse e protette, per manifestazioni sportive e internazionali nonché modifiche alla legge 25 febbraio 1992, n. 210, contiene importanti modifiche al decreto-legge 244/95 sia per quanto attiene alla autorizzazione a contrarre mutui, sia in ordine alle modalità di assegnazione delle somme derivanti dai mutui stessi sia, infine, per quanto riguarda le autorizzazioni di spesa.

Ai sensi dell'art. 1, comma 1 di tale decreto il Ministro del tesoro è, infatti, autorizzato a contrarre mutui quindicennali non solo con la Cassa depositi e prestiti, ma anche con istituzioni finanziarie europee e con istituti di credito.

Ai sensi del 2° comma di detto articolo, le somme così acquisite vengono direttamente iscritte – sempre con decreti del Ministro del tesoro su proposta del Ministro del bilancio e della programmazione economica – in appositi capitoli, anche di nuova istituzione, degli stati di previsione della spesa delle amministrazioni interessate, sulla base del riparto allo scopo effettuato dal CIPE. Sempre lo stesso comma limita al 2015 l'autorizzazione di spesa di 709 miliardi annui prevista dall'art. 4, 2° comma del ripetuto D.L. 341/95, a decorrere dall'esercizio 2001.

- Il decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito nella legge 23 maggio 1997, n. 135, recante disposizioni urgenti per favorire l'occupazione, contiene le seguenti notevoli prescrizioni, di interesse della presente indagine:

- le risorse derivanti dai mutui, secondo il sistema disegnato dal D.L. 244/95, vengono versate all'entrata di bilancio dello Stato e, successivamente, affluiscono al Fondo di cui all'art. 19 del decreto legislativo 96/93, da ripartire con deliberazione CIPE (art. 1, 1° comma);

- sono versate al predetto Fondo le somme derivanti da revoche, recuperi di crediti, vertenze, restituzioni e rimborsi connessi agli interventi di cui al decreto legislativo n. 96 del 1993 (art. 1, comma 1);

- è previsto un ulteriore incremento della spesa per gli interventi volti a realizzare le finalità perseguite dal decreto-legge, nella misura di 515 miliardi dal 1999 al 2013.

- La legge 30 giugno 1998, n. 208, per quanto qui interessa, reca norme per l'attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria 1998 per la realizzazione di interventi nelle aree depresse.

A tal fine l'art. 2, 1° comma autorizza la spesa complessiva di 12.200 miliardi di lire per il periodo 1999-2004, di cui 1.700 miliardi per il 1999 e 2.100 per

ciascuno degli anni dal 2000 al 2004, rimodulabili ai sensi dell'art. 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362.

Tali risorse affluiscono al più volte citato Fondo e sono ripartite dal CIPE, sentite le indicazioni di priorità della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Nella destinazione delle risorse in questione il CIPE dovrà tenere conto della necessità di completare le opere, nelle aree depresse, commissariate ai sensi dell'art. 13 del D.L. 67/97, convertito dalla legge 135/97, previo accertamento, da parte dell'amministrazione, delle condizioni di attualità e cantierabilità.

#### 2.4 Leggi speciali di finanziamento di opere portuali

Oltre alla surriferita normativa sulle "aree depresse" assumono rilievo, ai fini della presente indagine, altre due leggi, recanti risorse per finanziare interventi in alcune specifiche zone portuali.

Si tratta, in primo luogo, della legge 1° dicembre 1986, n. 879 recante norme per il completamento della ricostruzione delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto del 1976 e delle zone della Regione Marche colpite da calamità. L'art. 28 di tale legge stanziava 90 miliardi di lire per opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona, di cui 10 per il porto turistico.

L'altra legge, n. 295 del 3 agosto 1998, prevede un finanziamento di circa 12 miliardi da destinare ad opere di riqualificazione funzionale, di straordinaria manutenzione delle infrastrutture portuali e di escavazione dei fondali nei porti di Trapani e Marsala.

### 3. La programmazione degli interventi

#### 3.1 I programmi triennali

Il primo programma triennale redatto ed approvato in ossequio alle disposizioni di cui all'art. 14 della legge 109/94 e dell'art. 13 del regolamento di attuazione è quello relativo al triennio 2001-2003, contenente l'elenco annuale delle opere. Il CIPE, con delibera 106 del 15 novembre 2001 ne ha verificato la compatibilità con i documenti programmatori vigenti e, in particolare, con il Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con D.P.R. 14 marzo 2001.

I programmi precedenti, 1999-2001 e 2000-2002, approvati dal Ministro dei lavori pubblici, trovano fondamento nelle norme recate dal decreto legislativo 29/93 e successive modificazioni ed integrazioni (art. 2, comma 4, come sostituito



da ultimo, dall'art. 4, 1° comma del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e art. 14) a mente delle quali il Ministro definisce obiettivi, priorità, piani e programmi da attuare ed emana le conseguenti direttive generali per l'attività amministrativa e per la gestione. In detti programmi, peraltro, per quanto possibile, il Ministro si è attenuto alle prescrizioni programmatiche della legge quadro sui lavori pubblici con riferimento, in particolare, alle priorità ed al rispetto delle vigenti norme programmatiche e di quelle urbanistiche.

Lo stesso CIPE, nel citato parere positivo reso in relazione al programma 2001-2003, dopo aver precisato che il piano predisposto costituisce una reiterazione di quello 2000-2002, prende atto di tale autolimitazione da parte del Ministro nell'esercizio del proprio potere di direttiva.

Il programma 1999-2001 ha subito modifiche ad opera di un successivo atto di modifica, contenente un elenco di interventi (elenco "A") dei quali, in relazione a difficoltà di progettazione, è stata disposta l'eliminazione dal programma ed un altro elenco ("B") che, viceversa, riporta una serie di interventi di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione ritenuti urgenti, perché la mancata tempestiva esecuzione potrebbe "arrecare danni a persone e cose".

Il programma in questione e quello relativo al triennio 2000-2002 tengono conto non solo delle opere finanziate con gli ordinari fondi di bilancio, ma anche di quelle finanziate da leggi speciali (ad esempio le leggi 20 dicembre 1996, n. 641 e 23 maggio 1997, n. 135 sulle aree depresse) con risorse gestite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In entrambi i documenti gli interventi non sono suddivisi in relazione alla pertinenza degli stessi a fondi gestiti da Autorità portali o agli altri porti i cui lavori sono curati dai competenti Uffici del genio civile OO.MM.

### 3.2 Le direttive ministeriali (D.Lgs. 165/2001, artt. 4 e 14)

La redazione dei programmi deve essere effettuata, oltre che nel rispetto delle disposizioni della legge 109/94 e del regolamento 554/99, anche in osservanza delle prescrizioni contenute nelle direttive annuali del Ministro (dei lavori pubblici fino al 2001 e per le infrastrutture ed i trasporti dal 2002), emanate ai sensi degli art. 3 e 4 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29 e successive modificazioni ed integrazioni (cfr. art. 4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165).

La direttiva per il 1999 contiene, nella parte motiva, un esplicito riferimento alla deliberazione delle Sezioni riunite di questa Corte n. 25 del 27 aprile

1998, nella quale si ravvisa l'esigenza che gli atti di indirizzo politico rechino indicatori di efficienza e di efficacia per la valutazione dei risultati della gestione.

In relazione a tale raccomandazione il Ministro dei lavori pubblici - sulla base di una rilevazione effettuata dal Servizio di controllo interno sulla capacità di spesa nel quadriennio 1994-1997 da parte della Direzione generale delle opere marittime - ha fissato, in termini di valori percentuali, i parametri di riferimento da considerare come obiettivi minimi da conseguire nell'anno considerato per quanto attiene alla utilizzazione delle risorse stanziato sul capitolo 7501 concernente la costruzione di opere marittime (comprese quelle a difesa degli abitati e delle coste e di sistemazione e completamento di infrastrutture intermodali). Per l'esercizio finanziario 1999, nel quale i residui di stanziamento risultavano interamente assorbiti, i suddetti parametri sono stati determinati nella misura dell'80% e del 70% degli stanziamenti di competenza e di cassa.

In linea con tale orientamento, lo stesso Ministro ha determinato i parametri di riferimento della spesa per gli esercizi 2000 e 2001 nelle seguenti percentuali:

100% degli impegni sui residui di stanziamento;

80% degli impegni sulla competenza;

90% degli impegni sulla massa spendibile;

70% per quanto attiene alle erogazioni di cassa.

Oltre ai riferiti obiettivi di ordine finanziario, la direttiva 2000 assegnava al Direttore generale delle opere marittime la predisposizione di un programma di completamento delle opere infrastrutturali da realizzare nei porti, compresi quelli che non sono sedi di Autorità portuali, per i quali doveva essere avviata la progettazione preliminare e, dopo l'approvazione del programma, quelle definitiva ed esecutiva, al fine di renderne possibile la cantierabilità nel corso del 2001.

Per il 2001 il Ministro, in relazione alle modifiche ordinamentali e strutturali previste dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, individuava, innanzitutto, l'obiettivo di avviare tutte le attività necessarie per favorire la trasformazione della Direzione generale opere marittime nella Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima, prevista dal nuovo assetto istituzionale nell'ambito del Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo dell'istituendo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>4</sup>.

Ulteriori obiettivi assegnati al competente direttore generale erano:

---

<sup>4</sup> Il Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato approvato con D.P.R. 26 marzo 2001, n. 177.

- 1) aggiornamento dei dati relativi ai lavori di competenza della Direzione generale per le opere marittime da inserire nel Sistema operativo per il monitoraggio delle opere pubbliche (S.I.M.O.P.);
- 2) individuazione delle opere che, alla data del 31 dicembre 2000, risultavano in ritardo rispetto al termine fissato per i lavori, riferendo le cause che hanno determinato il predetto ritardo ed indicando i rimedi adottati e da adottare.

Gli obiettivi in questione disegnano un sistema di monitoraggio degli interventi programmati, avviati, in corso e realizzati, che, verrà esplicitamente prescritto nella direttiva per l'anno 2002 ad opera del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sia per gli interventi finanziati alle Autorità portuali dalla legge n. 84 del 1994 (art. 5), sia per quelli programmati ed attivati con le risorse derivanti dai mutui accesi ai sensi della legge 413/1998.

Sotto il profilo finanziario, la direttiva in questione assegna al Capo del Dipartimento – e, conseguentemente – al Direttore preposto alla competente struttura direzionale – la verifica del conseguimento dei risultati derivanti dall'utilizzazione dei fondi stanziati sul capitolo 7841, riassunti in una tabella rappresentativa dello stato di attuazione degli interventi programmati da predisporre entro 30 giorni dall'emanazione della direttiva stessa.

### 3.3 Pianificazione degli interventi finanziati con i fondi per le "aree depresse"

Oggetto di apposita programmazione sono stati gli interventi selezionati dal Ministro dei lavori pubblici e dal Ministro dei trasporti e della navigazione sulla base delle deliberazioni del CIPE per il riparto delle risorse apprestate dalle leggi sulle "aree depresse" 341/95 e 135/97.

Per il Ministero dei lavori pubblici la ripartizione delle somme è stata effettuata sulla base delle delibere CIPE del 23 aprile 1997 (legge 341/95) e 29 agosto 1997 (legge 135/97); per il Ministero dei trasporti e della navigazione il CIPE ha emesso la deliberazione del 18 dicembre 1996 (riparto fondi ex lege 641/96) oltre a quelle sopra indicate.

Gli interventi programmati dai rispettivi Ministri sono contenuti nelle schede riportate al paragrafo 6 della presente relazione.

## 4. Organizzazione

La complessa materia delle opere pubbliche nel settore marittimo e portuale è disciplinata da alcune leggi di notevole rilevanza, intervenute nell'ultimo decennio, ed in particolare dalle leggi 28 gennaio 1994, n. 84, recante norme per

il riordino del settore portuale e dalla legge 30 novembre 1998, n. 413 che prevede (art. 9) un notevole finanziamento per la realizzazione di un programma di ammodernamento, ampliamento e riqualificazione dei porti.

Storicamente il settore delle opere pubbliche, anche quelle di carattere marittimo, era di competenza del Ministero dei lavori pubblici che vi provvedeva con le proprie strutture, centrali e periferiche. (Direzione generale delle opere marittime e Uffici speciali del Genio civile OO.MM.).

Con l'unificazione dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti ad opera del citato D.P.R. 177/2001, le attribuzioni sono state assegnate alla Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna, struttura organizzativa incardinata nel Dipartimento della navigazione e del trasporto marittimo ed aereo.

Nell'arco temporale preso in esame dalla presente indagine è dato riscontrare una successione e, spesso, un'interferenza reciproca di competenze di due Ministeri: il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti e della navigazione, soprattutto per quanto attiene alle opere di grande infrastrutturazione per l'ammodernamento e la riqualificazione dei porti.

La legge 84/94 assegna, infatti, al Ministro dei trasporti e della navigazione l'individuazione annuale delle opere di grande infrastrutturazione da realizzare nei porti di rilevanza internazionale e di rilevanza nazionale secondo la classificazione operata dalla stessa legge (art. 4)<sup>5</sup>.

Tuttavia il finanziamento e l'attuazione degli interventi individuati, mancando un apposito stanziamento nello stato di previsione della spesa di tale dicastero, sono rimasti nelle attribuzioni dell'ex Ministero dei lavori pubblici. Nel bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione figuravano unicamente alcuni capitoli contenenti risorse apprestate per interventi in alcuni ambiti portuali da leggi speciali (aree portuali di Ancona e Ravenna e porti situati in aree depresse).

Il finanziamento e l'attuazione delle opere di grande infrastrutturazione vedono coinvolte due strutture organizzative: la direzione per le opere marittime del Ministero dei lavori pubblici (dal 2001 la direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) da un lato, e le Autorità portuali, dall'altro. E' stato ritenuto, infatti, dal

---

<sup>5</sup> L'art. 4 prevede la classificazione dei porti marittimi nazionali nelle seguenti categorie e classi:

- • cat. I: porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- • cat. II: classe I – porti di rilevanza economico internazionale;
- • cat. II: classe II – porti di rilevanza economica nazionale;
- • cat. II classe III – porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

Consiglio di Stato (cfr. parere n. 95 del 2 settembre 1997), che l'art. 5 della legge 84/94 nel caso di opere da realizzare nei porti gestiti da Autorità portuali stabilisca, in materia, una competenza concorrente tra l'Amministrazione centrale dello Stato e le Autorità stesse, da esercitare attraverso "protocolli di intesa", per ogni intervento.

La tesi è stata condivisa da questa Corte, alla quale sono state e vengono via via sottoposti, per il prescritto controllo preventivo ex lege 20/94, detti atti negoziali.

Per quanto attiene, invece, alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, si procede mediante convenzione (il cui schema è stato redatto nel giugno del 1995), con la quale il Ministero si impegna, per un triennio, ad erogare un "contributo" per la manutenzione dei porti<sup>6</sup>.

In ordine agli interventi da effettuare negli altri porti, provvedeva, fino all'unificazione disposta con il regolamento 177/01, il Ministero dei lavori pubblici.

Dopo l'unificazione di tale Ministero con quello dei trasporti e della navigazione, la competenza è ora della Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna, struttura organizzativa incardinata nel Dipartimento della navigazione e del trasporto marittimo ed aereo.

Alle dipendenze di tale struttura centrale, dislocate nel territorio secondo un criterio che generalmente tiene presente l'ambito regionale, operano gli Uffici del genio civile per le opere marittime, istituiti con la legge 5 gennaio 1953, n. 24, integrata dalle leggi 19 luglio 1959, n. 551 e 19 ottobre 1965, n. 1205. L'Ufficio del genio civile OO.MM. di Venezia è stato posto, per organicità di materia, alle dipendenze funzionali del Magistrato alle acque di Venezia, a decorrere dal 1° gennaio 1998.

I procedimenti di gara per l'appalto delle opere sono stati gestiti, fino a tutto il 2001, dall'Ispettorato generale dei contratti, servizio preposto a ciò per compito istituzionale per tutti i progetti di importo superiore a € 200.000,00; per i progetti rientranti invece nella fattispecie dei lavori in economia di importo pari od inferiore a € 200.000,00 i lavori erano affidati direttamente dagli Uffici del genio civile OO.MM. (previa autorizzazione rilasciata dalla Direzione generale per ogni

---

Il c. 4 del citato articolo dispone che con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione si determinasse l'appartenenza di ogni scalo alle classi suindicate. Tale atto non è stato ancora adottato.

<sup>6</sup> La convenzione per la manutenzione ordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale ricomprende: servizi di pulizia degli specchi acquei, servizi di pulizia delle aree portuali, i servizi di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione e le relative spese di fornitura di energia elettrica, eventuale manutenzione ordinaria di strade, piazzali e manufatti demaniali destinati all'uso comune, nell'ambito portuale. Alla convenzione citata si aggiunge quella per le manutenzioni straordinarie delle parti comuni in ambito portuale, compresa la manutenzione dei fondali.

singolo progetto), ai sensi dell'art. 24 della legge 109/94 e dell'art. 144 del regolamento 554/99, mediante "cottomo fiduciario", procedura negoziata che prevede un'indagine di mercato tra almeno cinque imprese e, per i casi di somma urgenza, mediante affidamento diretto senza preventiva indagine di mercato (art. 147 del regolamento).

La nuova organizzazione conseguente alla unificazione dei due Ministeri non prevede più un Servizio preposto alle gare e contratti per tutta l'Amministrazione<sup>7</sup>.

L'Amministrazione ha sottolineato la situazione di difficoltà in cui versano gli Uffici sia centrali che periferici a causa delle ben note carenze di risorse umane derivanti dalle politiche di contenimento della spesa, anche nel settore del personale, decise negli ultimi anni e che hanno comportato un sostanziale blocco del "turn over".

In proposito è stato richiesto alla competente direzione generale un prospetto illustrativo, da un lato, della dotazione organica relativa sia alla direzione stessa che a ciascuno degli Uffici del genio civile per le opere marittime, ripartita per qualifiche dirigenziali e non dirigenziali e, dall'altro, della reale assegnazione di personale a detti uffici segnalando, per le qualifiche non dirigenziali, i contingenti di diritto e di fatto riferiti a ciascuna area funzionale e, all'interno di questa, ai diversi profili professionali.

In particolare, il Direttore generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna ha trasmesso una dettagliata relazione illustrativa della situazione degli uffici e del personale successiva al D.P.R. 177/2001 recante la normativa di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo la soppressione, ai sensi del D.lgs. 30 luglio 1999, n. 300, dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione e la confluenza delle relative funzioni e del relativo personale nel neo istituito Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Da tale relazione si evince quanto segue:

---

<sup>7</sup> Conseguentemente l'Ispettorato generale per i contratti ha restituito i fascicoli ancora giacenti, distinti in "bandi da pubblicare" e "contratti da stipulare", e la Direzione generale ha individuato una organizzazione sostitutiva, nominando un ufficiale rogante presso la stessa e n. 10 sostituti ufficiali roganti, uno per ciascuno degli Uffici del genio civile OO.MM. con D.M. n. 3899 del 19/06/2002. Tale nuova organizzazione ha consentito di completare poi le procedure concorsuali iniziate dal medesimo Ispettorato per tutti i fascicoli restituiti dal medesimo nel mese di luglio 2002.

I singoli fascicoli sono stati poi trasmessi agli Uffici del genio civile OO.MM. affinché, mediante i sostituti ufficiali roganti, provvedessero alla stipula dei relativi contratti dopo l'esperimento delle gare e all'approvazione dei relativi atti da parte degli stessi uffici, delegati dalla Direzione generale con apposito decreto.

- ∅ la unificazione organizzativa fino al 31/12/2003 è ancora limitata agli uffici di livello dirigenziale generale;
- ∅ a tale data non è stata ancora data attuazione al decreto 28 dicembre 2001 n. 1751 con il quale sono stati individuati – tra gli altri uffici dirigenziali – le 7 divisioni all'interno della direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna, con la conseguenza che la competente direzione generale presenta un assetto organizzativo tuttora provvisorio, costituito dalla sommatoria degli uffici dirigenziali già operanti nei due Ministeri soppressi;
- ∅ non è stato ancora realizzato il processo di unificazione del personale non dirigenziale per il quale sussiste una situazione di disomogeneità in quanto solo per personale proveniente dall'ex Ministero dei trasporti e della navigazione è stato completato il processo di riqualificazione previsto dal CCNL<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> La riorganizzazione del Ministero è intervenuta con il D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184.

La più importante innovazione consiste nella istituzione di nuove articolazioni periferiche costituite dai Servizi integrati infrastrutture e trasporti (S.I.I.T.) cui spettano in materia di infrastrutture, ex funzioni operative anteriormente di competenza degli Uffici centrali e degli Uffici del Genio civile per le OO.MM..

Con successiva nota lo stesso direttore generale ha rappresentato lo stato attuale del solo personale non dirigenziale come da quadro sottostante, senza specificare se il contingente indicato comprenda o no anche il personale in servizio presso gli Uffici periferici.

Ex Trasporti e navigazione	Area C	29
	Area B	42
	Area A	2
Ex Lavori Pubblici	Area C	11
	Area B	13
	Area A	3
Totale	Area C	40
	Area B	55
	Area A	5

## 5. I profili finanziari

La gestione finanziaria della spesa è curata, attualmente, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna<sup>9</sup>.

Il citato Centro di responsabilità gestisce, in particolare, i sottostanti capitoli di spesa tutti appartenenti all'Unità Previsionale di Base "Investimenti – Opere marittime e portuali" (UPB 4.2.3.3):

- Capitolo 7841: nell'E.F. 1999 n. 7501 e negli E.F. 2000 e 2001 n. 7257 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei LL.PP;
- Capitolo 7847: in esso sono affluite le risorse stanziato fino al 2001 sul capitolo 7263 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione, derivanti dalle leggi 341/95, 641/96 e 135/97 recanti norme di finanziamento di interventi nelle aree depresse;
- Capitolo 7933: in esso sono affluite le risorse stanziato fino al 2001 nel capitolo 7365 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei LL.PP;
- Capitolo 7843: in esso sono affluite le risorse disponibili sul capitolo 7259 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei LL.PP;
- Capitolo 7849: già capitolo 7265 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione;

<sup>9</sup> Nell'attuale struttura sono confluite per effetto del DPR 177/2001, le funzioni precedentemente svolte dalla Direzione generale delle OO.MM. dell'ex Ministero dei LL.PP. e dell'Unità di gestione per le infrastrutture ed il demanio dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione.



- Capitolo 7857: già capitolo 7202 dello stato di previsione della del soppresso Ministero dei LL.PP.

E' stata esaminata, altresì, la gestione del capitolo n. 2141 di parte corrente (già capitolo 2321 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei LL.PP.) rientrante nell'Unità Previsionale di Base "Interventi – Manutenzione OO.MM." (UPB 4.1.2.11).

### 5.1 Capitolo 7841

Il primo dei suindicati capitoli, 7841, a partire dall'esercizio 2001, ha la caratteristica di comprendere in sé più funzioni obiettivo ed esattamente gli interventi per pubbliche calamità (F.O. 2.2.1.1), le infrastrutture nel settore marittimo (F.O. 4.5.2.6) ed, infine, le opere a difesa di abitati e coste (F.O. 5.4.1.6).

Le quote percentuali dello stanziamento complessivo del capitolo destinate in bilancio a ciascuna delle suddette funzioni obiettivo sono, rispettivamente, del 5%, del 75% e del 20%, onde l'importo previsto per le spese finalizzate ad interventi volti a realizzare opere portuali corrisponde, teoricamente, ai tre quarti dello stanziamento stesso.

Le leggi cui fa riferimento la previsione della spesa relativa al capitolo in questione, per quanto di interesse della presente indagine, sono le leggi disciplinanti l'istituzione e le attribuzioni degli ex ministeri dei LL.PP. e dei trasporti e della navigazione e, precisamente, la legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F e successive modificazioni ed integrazioni (cfr., in particolare, R.D. 2 aprile 1885, n. 3095), il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 ed il regolamento di attuazione (D.P.R. 26 marzo 2001, n. 177) e la legge quadro del settore marittimo e portuale n. 84 del 28 gennaio 1994.

Da tale normativa discendono gli ordinari stanziamenti di bilancio. Oltre alle menzionate leggi, sono alla base della previsione di spesa dello stesso capitolo le leggi n. 341 del 1995 e n. 135 del 1997, da cui derivano le risorse straordinarie destinate all'attuazione degli interventi nelle aree depresse del territorio nazionale, assegnate all'ex Ministero dei ll.pp., secondo le indicazioni delle deliberazioni CIPE.

Le tabelle che seguono espongono i dati finanziari relativi sia alla gestione di competenza che a quella dei residui del suddetto capitolo di spesa, desunti dai prospetti forniti dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da quelli allegati ai decreti di accertamento dei residui.

Dalla prima delle due tabelle si evince una sostanziale stabilità del livello degli stanziamenti finali (poco oltre i 200 milioni di euro) disposti per detto capitolo negli ultimi quattro bilanci di previsione della spesa del competente Ministero.

Detti stanziamenti finali sono, peraltro, considerati limitatamente all'ammontare gestito dal competente Centro di responsabilità a livello ministeriale, per cui risultano decurtati degli importi corrispondenti alle assegnazioni di fondi alle Autorità periferiche ai sensi della legge 17 agosto 1960, n. 908.

Sostanzialmente stabile risulta anche il livello degli impegni assunti, che ammontano a poco oltre i 150 milioni di euro nel 2000 e registrano lievi incrementi nei due anni successivi. Mostrano un andamento in più marcata crescita gli impegni, peraltro di importo molto più contenuto, assunti sui residui di stanziamento, che, partendo da poco oltre i 16 milioni di euro nel 2000, giungono a sfiorare i 50 milioni nel 2002.

Ad un livello nettamente inferiore si collocano i pagamenti in conto competenza, disposti prevalentemente a mezzo mandati diretti e, in misura molto minore, a mezzo ordini di accreditamento. Detti pagamenti hanno di poco superato i 35,5 milioni di euro nel 2000, hanno quasi raggiunto i 48 milioni nel 2001, ma sono andati appena oltre i 22 milioni nel 2002.

Ciò ha determinato un notevole appesantimento della gestione dei residui, i quali dagli iniziali 327,5 milioni di euro del 2000 sono giunti ai 575,7 milioni a inizio esercizio 2003, anche a causa della scarsa incidenza dei pagamenti relativi alla gestione stessa, i quali, come risulta dalle due tabelle, sono stati a loro volta del tutto insufficienti ai fini dello smaltimento dei residui accumulati di anno in anno.

Rispetto alle autorizzazioni di cassa, che pure si collocano ampiamente al di sotto del 40% degli importi globali teoricamente spendibili, rappresentati dagli stanziamenti di competenza e dai residui, i pagamenti complessivi si attestano, negli esercizi 2000, 2001 e 2002, rispettivamente, al 69%, al 62% e al 42% delle autorizzazioni stesse, con un andamento decisamente decrescente, specie nell'ultimo degli anni considerati.

Tale andamento rappresenta, evidentemente, un indice di lentezza nell'attuazione dei piani di spesa e nella realizzazione concreta degli interventi programmati.

I dati risultanti dai prospetti che seguono si riferiscono, cumulativamente, alle tre funzioni-obiettivo sopra citate.

Allo scopo di determinare l'incidenza delle spese finalizzate alla realizzazione di opere marittime e portuali (oggetto della presente indagine di controllo) sulle spese totali attinenti al capitolo opere marittime è necessario, altresì, tenere distinta la gestione contabile riferita alle spese effettuate dall'Amministrazione per gli interventi dalla stessa individuati ed inseriti nei programmi triennali di cui all'art. 14 della legge 109/94 in virtù degli ordinari poteri di scelta - da esercitare in ossequio ai criteri fissati dalla legge (L. 109/94, L. 84/94) - da quella concernente gli interventi previsti da leggi speciali che hanno destinato risorse per la realizzazione di opere specifiche.

Si tratta dei fondi vincolati all'attuazione dei programmi finanziati dal CIPE per gli interventi nelle "aree depresse" di cui alle leggi 341/95, 641/96, 135/97 e 208/98.

Ciò premesso, dall'analisi dei dati contabili rilevati dal sistema integrato Corte dei conti-Ragioneria generale dello Stato (S.I.C.D.C.), risulta, per ciascuno degli esercizi considerati, la seguente ripartizione degli stanziamenti complessivi di competenza del capitolo 7841 (ex 7257 e 7501) tra le diverse funzioni obiettivo assegnate al capitolo stesso:

F.O.	Descrizione	Importo
4.5.2.6	disponibilità ordinarie per opere marittime e portuali	101.096.439,00
5.4.1.6	opere a difesa abitati e coste	26.959.050,13
2.2.1.1	interventi per pubbliche calamità	6.739.762,53
	<b>Totale</b>	<b>134.795.250,66</b>

Non si è tenuto conto, ai fini di tale ripartizione, dei fondi aventi destinazione vincolata alle finalità di cui alle citate leggi sulle "aree depresse", ammontanti ad euro 70.394.624,72, e di quelli reiscritti in bilancio per provvedere al pagamento di somme relative a residui perenti in base alle richieste dei creditori (€ 124.383,48).

F.O.	Importo
4.5.2.6	139.518.811,68
5.4.1.6	37.205.016,46
2.2.1.1	9.301.254,11
<b>Totale</b>	<b>186.025.082,24</b>

- somme vincolate per "aree depresse" € 38.518.904,90<sup>10</sup>
- somme relative a R.P. € 1.710.227,91

<sup>10</sup> Importo risultante dalla sommatoria di:

€ 16.209.959,86	- fondi ex lege 135/97
€ 16.763.674,49	- fondi ex lege 208/98
€ 1.302.029,68	- variazione rimborso Tesoro (DMT 021364/01)
€ 4.243.240,87	- variazione compensativa (DD 8500/01)

Esercizio 2002

F.O. 4.5.2.6	180.456.914,25
F.O. 5.4.1.6	48.121.843,80
F.O. 2.2.1.1	12.030.460,95
Totale	240.609.219,00

- somme vincolate per "aree depresse" € 5.545.271,00
- residui perenti € 299.530,00

Nel prospetto "Piani di gestione" riportato a pagina 28 sono contenuti i dati di consuntivo suddivisi per piani gestionali in relazione a ciascuno degli esercizi considerati.

Non è stato possibile definire analogo quadro di riparto per determinare l'incidenza dei residui propri e di stanziamento rispetto a ciascuna delle surriferite funzioni obiettivo, atteso che i dati desumibili dal sistema integrato Corte dei conti – Ragioneria generale si riferiscono indistintamente a tutte le funzioni obiettivo sopra descritte.

La sola definizione possibile riguarda la ripartizione tra i piani gestionali concernenti, rispettivamente, la spesa ordinaria (P.G. 01), la spesa vincolata (P.G. 02) e i residui perenti (P.G. 80).

Si è così rilevato, con riferimento ai singoli esercizi, quanto segue:

Esercizio 2000

	Residui totali
- Piano gestionale 01	251.818.285,55
- Piano gestionale 02	73.651.692,00
- Piano gestionale 80	<u>2.064.907,71</u>
totale	327.534.885,26

La Direzione, di tale ammontare, dispone di residui di stanziamento pari a euro 16.310.158,08 provenienti dagli esercizi 1997, 1998 e 1999; di questi, 14.142.655,72 euro afferiscono al piano gestionale 02 "aree depresse".

Esercizio 2001

- Piano gestionale 01	244.953.271,83
- Piano gestionale 02	138.540.690,65
- Piano gestionale 80	<u>1.824.194,27</u>
totale	385.318.156,75

Di tale massa di residui, soltanto 45.068.184,48 euro sono di stanziamento. Tali residui attengono, per la quasi totalità (circa 45 milioni di euro), al piano di gestione 02 "aree depresse".

Esercizio 2002	
- Piano gestionale 01	271.285.161,16
- Piano gestionale 02	170.922.417,70
- Piano gestionale 80	<u>1.833.827,97</u>
totale	444.041.406,83

I residui di stanziamento, ammontanti ad euro 52.072.733,79, afferiscono per euro 17.727.350,00 al P.G. 01 e, per euro 34.344.383,79, al P.G. 02.

Per quanto attiene agli impegni di spesa in conto competenza concernenti le opere marittime e portuali (F.O. 4.5.2.6), il loro ammontare è stato determinato in base ai dati contabili e ai decreti di impegno trasmessi dall'Amministrazione non essendo stata possibile l'individuazione della F.O. di riferimento sulla base dei dati forniti dal ripetuto sistema informativo integrato.

In relazione agli stanziamenti di competenza del capitolo in questione per ciascuno degli esercizi 2000-2001 e 2002, pari ad euro 164.251.407,09, 178.257.186,92 e 196.039.854,08, le risorse disponibili<sup>11</sup> sono state utilizzate rispettivamente nelle percentuali di circa l'87,86%, l'86,12% e il 90,50%<sup>12</sup>.

Non è stato possibile stabilire le percentuali di utilizzo della massa spendibile (stanziamento di competenza + residui di stanziamento) perché non si conosce, in relazione alla riferita destinazione delle risorse del capitolo a più funzioni obiettivo, la parte dei residui riferibile alle infrastrutture del settore portuale (F.O. 4.5.2.6).

Il prospetto che segue rappresenta gli impegni assunti, per ciascun esercizio dal 1999 al 2002, sui residui di stanziamento di ciascuno degli esercizi anteriori (dal 1997 al 2001).

Dal raffronto dei dati riportati in detto prospetto con quelli indicati nel prospetto finanziario (totali iniziali e finali dei residui di lettera "F") è emerso quanto segue:

- Ø nell'anno finanziario 2000 i residui di stanziamento relativi agli esercizi 1998 e 1999 sono stati pressoché esauriti;
- Ø nel 2001 sono stati utilizzati per il 57% circa quelli relativi al 2000;
- Ø nel 2002 gli impegni assunti sui residui 2000, risultanti dai decreti trasmessi dall'Amministrazione pari ad euro 2.060.669,67 (€ 3.990.012.862),

---

<sup>11</sup> L'impiego ha riguardato anche la percentuale del 5% degli stanziamenti destinati alla F.O. 2.2.1.1 "Interventi per pubbliche calamità".

pur rappresentando una percentuale piuttosto modesta dell'ammontare complessivo formatosi sul capitolo di riferimento, hanno evidentemente esaurito la quota concernente la funzione obiettivo sopraindicata, atteso che a fine esercizio i residui finali di stanziamento sono esigui;

Ø anche i residui riguardanti l'esercizio 2001 risultano quasi completamente utilizzati nel 2002 (euro 15.949.985,85 pari a lire 30.883.479.102).

E' opportuno segnalare, infine, che l'ammontare dei residui di stanziamento risultanti a chiusura dell'esercizio 2002 ed all'inizio del 2003 non è da correlare a mancata assunzione di impegni da parte dell'Amministrazione, ma va ricollegato all'accantonamento di una parte della dotazione di competenza del capitolo in questione operato dall'Ufficio centrale di bilancio nel mese di novembre 2002 in attuazione del D.L. n. 194 del 6/9/2002, convertito dalla legge n. 246 del 31/10/2002 (c.d. decreto "tagliaspese").

Complessivamente può concludersi, con una valutazione che sconta i margini di approssimazione sopra indicati, che lo smaltimento dei residui di stanziamento è stato, nel quadriennio, sufficientemente tempestivo.

Per quanto attiene ai residui propri, relativi, cioè, a somme impegnate ma non pagate, è indubbio che per una parte di essi la formazione era inevitabile in relazione alla natura delle attività finanziate – lavori pubblici richiedenti tempi più o meno lunghi di esecuzione – ed alle connesse scansioni dei pagamenti in corrispondenza degli stati di avanzamento dei lavori che, sovente, travalicano l'anno di riferimento della imputazione contabile della spesa.

Una parte non irrilevante di tali residui è da ricollegare, tuttavia, a circostanze che segnalano lentezze, ritardi, inerzie di cui si da ampiamente conto nella parte di questa relazione concernente i profili attuativi. Tali aspetti sono da ricollegare infatti a:

- ritardi nella consegna dei lavori;
- ritardi o inerzie nell'aggiudicazione di lavori previsti in protocolli di intesa;
- periodi di proroga o sospensione di lavori eccedenti la soglia c.d. "fisiologica" dei 200 giorni;
- contenziosi in atto relativi ad interventi non ancora realizzati (cfr., soprattutto, l'opera riguardante il completamento e la ristrutturazione del terminal contenitori al molo "Flavio Gioia" nel porto di Napoli, comportante

---

<sup>12</sup> In realtà, per effetto del D.L. 194/2002, convertito nella legge 246/2002 (c.d. decreto "Taglia spesa") la percentuale di utilizzazione delle risorse disponibili nell'esercizio 2002 è risultata pari all'intero ammontare di esse.

una spesa di oltre 15 milioni di euro, progettati nel 1988, aggiudicati nel 1990, e, per il completamento, nel 1999, ed attualmente sospesi).

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	181.618.266,05	327.534.885,26	129.972.576,14
	Variazioni	23.695.992,81	0,00	25.760.900,60
CAPITOLO	Assegnazioni	-2.366.474,46	-88.250,96	-1.959.070,79
	Stanziam. Finale*	202.947.784,40	327.446.634,30	153.774.405,95
7257	Impegni	157.897.454,78	16.289.450,49	
	Economie	11,99	38.798.259,46	47.496.415,45
Esercizio 2000	Pagamento M/D	34.524.948,27	66.323.466,92	100.848.415,19
	Pagamenti O/A	1.124.889,44	4.304.685,87	5.429.575,31
	Residui**	167.297.934,70	218.020.222,05	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
** La classificazione dei residui finali di competenza formata "A"+"C" (propri) € 122.247.617,07 e lett. "F" (di stanziamento) € 45.050.317,63				

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	226.860.334,04	385.318.156,78	226.860.334,04
	Variazioni	-606.118,99	0,00	-2.547.988,66
CAPITOLO	Assegnazioni	-20.308.947,80	-2.037.138,74	-9.873.295,71
	Stanziam. Finale*	205.945.267,25	383.281.018,04	214.493.049,67
7257	Impegni	173.405.382,90	25.547.474,11	
	Economie	2,88	12.747.729,60	82.001.903,10
Esercizio 2001	Pagamento M/D	47.451.528,95	76.446.687,20	123.898.216,15
	Pagamenti O/A	503.192,94	8.035.737,48	8.538.930,42
	Residui**	157.990.542,48	286.050.863,76	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
** La classificazione dei residui finali di competenza formata "A"+"C" (propri) € 125.450.661,52 e lett. "F" (di stanziamento) € 32.539.881,47				

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	242.018.490,00	444.041.406,83	269.251.397,00
	Variazioni	4.435.530,00	0,00	798.041,69
CAPITOLO	Assegnazioni	-10.854.813,31	162.845,36	-30.085.881,76
	Stanziam. Finale*	235.599.206,69	444.204.252,19	239.963.556,93
7841	Impegni	183.254.590,40	49.951.611,84	
	Economie	2,03	3.370.265,18	139.326.630,49
Esercizio 2002	Pagamento M/D	19.680.813,26	72.742.488,78	92.423.302,04
	Pagamenti O/A	2.485.991,52	5.727.632,87	8.213.624,39
	Residui**	213.432.399,88	362.363.865,36	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
** La classificazione dei residui finali di competenza formata "A"+"C" (propri) € 161.087.785,61 e lett. "F" (di stanziamento) € 52.344.614,26				

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	236.473.219,00	575.796.265,24	340.064.323,00
	Variazioni	8.035.951,00	0,00	-91.980.995,12
CAPITOLO	Assegnazioni	-32.383.152,88	-4.897.695,59	-41.868.388,34
	Stanziam. Finale*	212.126.017,18	570.898.569,65	206.214.939,54
7841**	Impegni			
	Economie			
Esercizio 2003	Pagamento M/D			
	Pagamenti O/A			
	Residui			



\*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale  
\*\*I dati riportati si riferiscono alla situazione esistente alla data del 30/5/2003.

Capitolo 7257/7841 – Tab. “Piani di gestione”

ESERCIZIO FINANZIARIO 2000

PIANO DI GESTIONE 01	PIANO DI GESTIONE 02	PIANO DI GESTIONE 80
Stanz. comp. € 134.795.250,66 Residui € 2.167.502,36 <b>di cui assegnazioni € 2.454.725,42</b> Massa imp. = € (134.795.250,66+2.167.502,36) Impegni per opere marittime e portuali € 116.486.067,06 + € 2.454.725,42 (assegnazioni) Impegni a difesa abitati e coste € 18.031.349,98	Stanz. comp. € 70.394.624,72 Residui € 14.142.655,72 Massa imp. = € (70.394.624,72+14.142.655,72) Impegni per opere marittime e portuali € 19.204.966,25 (competenza) € 14.142.655,72 (residui) Impegni a difesa abitati e coste € 6.197.482,78	Variaz. c/comp. € 124.383,48

ESERCIZIO FINANZIARIO 2001

PIANO DI GESTIONE 01	PIANO DI GESTIONE 02	PIANO DI GESTIONE 80
Stanz. comp. € 186.025.082,24 Residui € 76.008,41 <b>di cui assegnazioni € 22.346.086,54</b> Massa imp. = € (186.025.082,24+76.008,41) Impegni opere marittime e portuali € 126.979.341,97 + € 18.913.355,14 (assegnazioni) Impegni opere a difesa abitati e coste € 21.096.590,35 + € 3.432.731,40 (assegnazioni)	Stanz. comp. € 38.518.904,90 <sup>1</sup> Residui € 44.992.175,67 Massa imp. = € (38.518.904,90+44.992.175,67) Impegni opere marittime e portuali € 16.209.959,87+ € 1.302.029,68+ € 4.243.240,87= € 21.755.230,42 (competenza) € 27.411.466,36 (residui) Impegni opere a difesa abitati e coste	Variaz. c/comp. € 1.710.227,91

ESERCIZIO FINANZIARIO 2002

PIANO DI GESTIONE 01	PIANO DI GESTIONE 02	PIANO DI GESTIONE 80
Stanz. comp. € 240.609.219,00 Residui € 15.777.426,27 <b>di cui assegnazioni € 10.691.967,95</b> + Economie da riutilizzare (2000) € 1.950.924,67 <sup>2</sup> da novembre 2002 - “Taglia spesa” € 45.074.393,22 <sup>3</sup> Massa imp. € 213.263.175,78 Impegni opere marittime e portuali € 184.334.216,24 + € 9.287.765,55 (assegnazioni) Impegni a difesa abitati e coste € 14.228.072,21 + € 1.404.202,40 (assegnazioni)	Stanz. comp. € 5.545.271,00 <sup>4</sup> Residui € 34.344.383,79 da novembre 2002 - “Taglia spesa” € 2.372.821,46 <sup>3</sup> Massa imp. € 37.516.833,33 Impegni opere marittime e portuali € 34.344.383,79 Impegni per opere a difesa abitati e coste	Variaz. c/comp. € 299.530,00

ESERCIZIO FINANZIARIO 2003

PIANO DI GESTIONE 01	PIANO DI GESTIONE 02	PIANO DI GESTIONE 80
Stanz. comp. € 244.073.219,00 Residui € 48.906.659,71 <sup>5</sup> <b>di cui assegnazioni € 37.280.848,47</b> Massa imp. € 292.979.878,71	Stanz. comp. Residui € 5.545.271,00	Variaz. c/comp. € 435.951,00

Note:

- Lo stanz. di competenza è composto: L.B. € 16.209.959,87 + variazioni intervenute per € 22.308.945,03 (L. 208/98/ € 16.763.674,49 + Rimb. Tesoro/ € 1.302.029,68 + compensaz. P.G.01 sulla competenza/ 4.243.240,87)
- Economia di gestione da riutilizzare derivante da interventi per il G8 di Genova
- L'accantonamento di € 47.447.214,68 operato dall'UCB per effetto della legge “Taglia spesa” è stato svincolato in c/competenze alla data dell'1/1/2003
- E' un “rimborso” del Tesoro.
- Gli importi sono comprensivi della somma svincolata derivante dalla legge “taglia spesa”

## 5.2 Capitolo 7847

Questo capitolo, come si è detto, deriva dal capitolo 7263 (U.P.B. 4.5.2) dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione e contiene gli stanziamenti resi disponibili dalle leggi 341/95, 641/96 e 135/97.

Contrariamente a quanto rilevato per le analoghe risorse attribuite dal CIPE al Ministro dei lavori pubblici – che sono state allocate nel generale capitolo delle costruzioni marittime –, le assegnazioni disposte sulla base delle leggi indicate in favore dell'ex Ministero dei trasporti sono affluite su tale specifico capitolo, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del D.L. 244/95, convertito nella legge 341/95.

Nel prospetto che segue sono riportate le movimentazioni contabili relative al capitolo per il triennio 2000, 2001 e 2002. Da esso si evince che gli stanziamenti di competenza sono stati assegnati fino all'esercizio finanziario 2001. Dal 2002 il capitolo è gestito soltanto per lo smaltimento dei residui.

Bilancio del Ministero dei TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	42.349.465,73	58.259.921,13	42.607.694,17
	Variazioni	-15.493.706,97	0,00	7.746.853,49
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	26.855.758,76	58.259.921,13	50.354.547,66
7263	Impegni	20.477.876,79		
	Economie	0,00	0,00	
Esercizio 2000	Pagamento M/D	10.432.731,19	34.589.880,97	45.022.612,16
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui*	16.423.027,57	23.670.040,15	

\*I residui finali di competenza sono di lett. "C" (propri) € 10.045.145,59 e lett. "F" (di stanziamento) € 6.377.881,95

Bilancio del Ministero dei TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	48.030.491,62	40.093.067,71	61.974.827,89
	Variazioni	7.746.853,49	0,00	7.746.853,49
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	55.777.345,11	40.093.067,71	69.721.681,38
7263	Impegni	53.300.929,62		
	Economie	0,00	1,31	0,00
Esercizio 2001	Pagamento M/D	30.250.121,73	18.422.704,34	48.672.826,07
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui*	25.527.223,38	21.670.364,06	

\*La classificazione dei residui finali di competenza formata "A"+"C" (propri) € 23.050.807,89 e lett. "F" (di stanziamento) € 2.476.415,47

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	47.197.585,42	145.488,00
	Variazioni	0,00	0,00	27.372.216,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	47.197.585,42	27.517.704,00
7847	Impegni	0,00		
	Economie	0,00	65.099,02	
Esercizio 2002	Pagamento M/D	0,00	23.517.239,90	23.517.239,90
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui	0,00	23.615.246,50	

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	23.615.246,50	11.702.371,00
	Variazioni	0,00	0,00	2.763.940,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	23.615.246,50	14.466.311,00
7847	Impegni		812.799,81	
	Economie	0,00	0,00	
Esercizio 2003 (al 30/6/2003)	Pagamento M/D	0,00	6.690.998,40	6.690.998,40
	Pagamenti O/A	0,00		
	Residui			

I dati riportati nel prospetto, risultanti dai decreti di accertamento dei residui, mostrano, quanto agli impegni, che gli stanziamenti di competenza sono stati utilizzati nella misura del 70% nel 2000 e del 90% nel 2001. Dal 2002 il capitolo funziona solo per i residui e la cassa. Per quanto attiene agli impegni sui residui di stanziamento, nel 2000 non ne sono stati assunti, atteso che i residui provenienti dagli anni 1998 e 1999 erano tutti propri e, quindi, relativi ad impegni già presi sulla competenza dei rispettivi esercizi. Parimenti negativa è la risultanza contabile, riferita all'esercizio 2001, nel corso del quale nessun impegno è stato assunto sui residui di stanziamento rimasti invariati, al termine dell'esercizio, rispetto alla consistenza iniziale.

Nel 2002 detti residui, ammontanti all'inizio dell'esercizio ad oltre 8 milioni e 854 mila euro, sono stati utilizzati nella misura del 46% circa.

L'andamento dei pagamenti indica un buon livello di utilizzazione delle disponibilità di cassa che, salvo per il 2001, nel quale non supera il 70%, si attesta intorno al 90% dei rispettivi stanziamenti.

Ciò dimostra un sostanziale rispetto delle previsioni che tengono conto dei tempi di esecuzione delle opere e, quindi, del differimento dei pagamenti connessi alle diverse scansioni temporali dei lavori.

### 5.3 Capitolo 7933

Il capitolo, appartenente all'U.P.B. 4.2.3.10, trae origine dal capitolo 7365 del Ministero dei lavori pubblici e contiene le risorse apprestate per interventi nelle aree depresse delle regioni del centro-nord di completamento di opere infrastrutturali, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della legge 208/98.

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	728.447,48	0,00
	Variazioni	516.213,65	0,00	516.213,65
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	516.213,65	728.447,48	516.213,65
7365	Impegni	516.213,65		
	Economie	0,00	0,00	0,00
Esercizio 2000	Pagamento M/D	0,00	0,00	0,00
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui*	516.213,65	728.447,48	

\* I residui finali di competenza sono di lett. "C" (propri) € 516.213,65

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	1.363.446,21	1.244.661,13	1.363.446,21
	Variazioni	0,00	0,00	0,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	1.363.446,21	1.244.661,13	1.363.446,21
7365	Impegni	1.363.446,21		
	Economie	0,00	0,00	0,00
Esercizio 2001	Pagamento M/D	0,00	186.779,74	186.779,74
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui*	1.363.446,21	1.057.881,39	

\* I residui finali di competenza sono di lett. "C" (propri) € 1.363.446,21

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	490.635,00	2.421.327,60	1.735.295,00
	Variazioni	0,00	0,00	0,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	490.635,00	2.421.327,60	1.735.295,00
7933	Impegni	490.634,05		
	Economie	0,95	0,00	0,00
Esercizio 2002	Pagamento M/D	0,00	0,00	0,00
	Pagamenti O/A	0,00	7.585,72	7.585,72
	Residui*	490.634,05	2.413.741,23	

\* I residui finali di competenza sono di lett. "C" (propri) € 490.634,05

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	2.904.375,93	1.176.668,00
	Variazioni	0,00	0,00	0,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	2.904.375,93	1.176.668,00
7933	Impegni			
	Economie	0,00		
Esercizio 2003	Pagamento M/D	0,00		
	Pagamenti O/A	0,00		
	Residui	0,00		



Dall'esame delle movimentazioni contabili relative a tale capitolo nel triennio 2000-2002, emerge che nel primo degli esercizi considerati l'intero stanziamento di competenza e l'intero ammontare dei residui di stanziamento sono stati impegnati, ma non pagati, sicchè figurano, nel 2001, come residui propri afferenti ai pregressi esercizi. Sono state parimenti impegnate le disponibilità di competenza degli esercizi 2001 e 2002.

Si tratta di impegni assunti con un unico provvedimento (DM 10572 del 22 dicembre 2000), che ha utilizzato tutte le dotazioni dal 1999 al 2002.

Nessun pagamento risulta essere stato disposto a valere su detti impegni, ad eccezione di un accredito emesso per circa 7.600 euro.

#### 5.4 Capitolo 7843

Proviene dal capitolo n. 7259 dello stato di previsione della spesa dell'ex Ministero dei LL.PP. (U.P.B. 4.5.2 – trasporto vie d'acqua) ed è attualmente inserito, nel bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'U.P.B. 4.2.3.3 "infrastrutture nel settore marittimo".

In detto capitolo sono allocate le risorse previste dalla legge speciale 1° dicembre 1986, n. 879 recante disposizioni per il completamento della ricostruzione delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto del 1976 e delle zone della Regione Marche colpite da calamità.

L'art. 28 di questa legge autorizza la spesa di 90 miliardi di lire per l'esecuzione di opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona in attuazione del piano regolatore portuale, di cui 10 miliardi di lire da utilizzare per il porto turistico.

Il capitolo in questione è rimasto inutilizzato fino al 1997 allorchè, con decreto del 30 dicembre di quell'anno, venne approvato il progetto delle suddette opere relativo all'esecuzione dei lavori di 1ª fase delle opere a mare, realizzazione di m. 600 della diga sottoflusso e della banchina n. 26 del porto di Ancona.

Sono stati, conseguentemente, assunti, sui residui di stanziamento del capitolo relativi al 1992, 1993, 1994 e 1995 e sulla competenza del 1997, 1998 e 1999, gli impegni di cui alla tabella che segue, assunti con decreti del 1997 (n. 2686) 1998 (n. 315) e 1999 (n. 3343/3426).



Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	13.920.809,64	3.615.198,29
	Variazioni	1.934.965,68	0,00	1.950.173,79
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	1.934.965,68	13.920.809,64	5.565.372,08
7259	Impegni	1.934.965,29		
	Economie	0,39	0,00	1.950.169,91
Esercizio 2000	Pagamento M/D	0,00	3.615.202,17	3.615.202,17
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui*	1.934.965,29	10.305.607,47	

\*I residui finali di competenza sono di lett. "C" (propri) € 1.934.965,29

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale		12.240.572,76	10.290.403,71
	Variazioni	0,00	0,00	1.950.169,14
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	12.240.572,76	12.240.572,85
7259	Impegni	0,00		
	Economie	0,00	3,87	1.945.327,36
Esercizio 2001	Pagamento M/D	0,00	10.290.390,80	10.290.390,80
	Pagamenti O/A	0,00	4.854,69	4.854,69
	Residui	0,00	1.945.323,40	

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	1.945.323,39	0,00
	Variazioni	0,00	0,00	1.600.000,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	1.945.323,39	1.600.000,00
7843	Impegni	0,00		
	Economie	0,00	1,29	1.338.516,02
Esercizio 2002	Pagamento M/D	0,00	261.484,98	261.484,98
	Pagamenti O/A	0,00	0,00	0,00
	Residui	0,00	1.683.837,12	

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	0,00	1.683.837,12	
	Variazioni	0,00	0,00	0,00
CAPITOLO	Assegnazioni	0,00	0,00	0,00
	Stanziam. Finale	0,00	1.683.837,12	0,00
7843	Impegni			0,00
	Economie			
Esercizio 2003	Pagamento M/D			
	Pagamenti O/A			
	Residui			

## 5.5 Capitolo 7849

Il capitolo in questione deriva dal capitolo 7265 dello stato di previsione della spesa del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione e contiene le risorse stanziare dalla legge 20 novembre 1998, n. 413, che, all'art. 9, 1° comma, reca norme per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti.

La gestione finanziaria e di attuazione degli interventi finanziati da detta legge nel quadriennio 1999-2003 ha formato oggetto di apposita indagine da parte della Corte, alla quale, pertanto, si rinvia.

## 5.6 Capitolo 7857

Proviene dal capitolo 7262 del soppresso Ministero dei lavori pubblici e contiene gli stanziamenti per finanziare gli interventi di riqualificazione funzionale, manutenzioni straordinarie delle infrastrutture portuali ed escavazione dei fondali dei porti di Trapani e Marsala previsti dalla legge 3 agosto 1998, n. 295 (art. 1, comma 2) che, a tali fini, autorizza la spesa complessiva di £ 3,6 mld per il 1998, 3,7 mld per il 1999 e 4,6 mld per il 2000. L'attuazione degli interventi è demandata al Ministero dei LL.PP., sentita la Regione Sicilia.

Nell'esercizio 2000 lo stanziamento di competenza, pari a 4.600.000.000, è stato decurtato per £ 4.000.000.000 perché la somma corrispondente è stata assegnata all'Ufficio del genio civile di Palermo ex lege 908/60 per essere da questo utilizzata come ordinatore primario di spesa. Sulla rimanente disponibilità (600 milioni) risulta assunto un solo impegno per circa 97 milioni andato a residui e, quindi, un'economia di £ 501.186.500.

La gestione dei residui, in tale esercizio, fa registrare pagamenti per la quasi totalità del loro ammontare iniziale.

Nell'esercizio 2001, in cui non figura più una dotazione di competenza, le uniche movimentazioni attengono ai residui derivanti dalla competenza dell'anno precedente e da quelli, di importo molto esiguo, riferibili alle precedenti gestioni. In relazione a queste somme residuali, risultano effettuati pagamenti per circa l'85% del loro ammontare.

Nel 2002 la dotazione in conto residui è rimasta invariata a fine esercizio.

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	2.375.701,74	102.051,88	2.375.701,74
	Variazioni	-		
CAPITOLO	Assegnazioni	-2.065.827,60		
	Stanziam. Finale	309.874,14	102.051,88	
7262	Impegni			
	Economie	259.874,14		
Esercizio 2000	Pagamento M/D			
	Pagamenti O/A		99.345,65	99.345,65
	Residui**	50.000,00	2.706,23	

\* Importo gestito dalla Ragioneria centrale  
\*\* I residui finali di competenza sono di lett. "C"

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	-	52.706,23	102.051,88
	Variazioni	-		1.963.775,71
CAPITOLO	Assegnazioni	-		-102.051,88
	Stanziam. Finale	-	52.706,23	
7262	Impegni	-		
	Economie	-		
Esercizio 2001	Pagamento M/D	-		
	Pagamenti O/A	-	44.416,21	44.416,21
	Residui	-	8.290,02	

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	-	8.290,02	0
	Variazioni	-		1.551.548,20
CAPITOLO	Assegnazioni	-		-1.549.370,70
	Stanziam. Finale	-	8.290,02	
7857	Impegni	-		
	Economie	-		
Esercizio 2002	Pagamento M/D	-		
	Pagamenti O/A	-		
	Residui	-	8.290,02	

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	-	8.290,02	-
	Variazioni	-	-	-
CAPITOLO	Assegnazioni	-	-	-
	Stanziam. Finale	-	8.290,02	-
7857	Impegni			
	Economie			
Esercizio 2003	Pagamento M/D			
	Pagamenti O/A			
	Residui			

## 5.7 Capitolo 2141

Si tratta del capitolo "generale" di parte corrente, contenente le spese per le manutenzioni dei porti, delle opere marittime e di quelle edilizie a servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia nei porti.

L'Unità previsionale di riferimento è la n. 4.1.2.11 (già 3.1.2.1 dello stato di previsione del soppresso Ministero dei LL.PP.).

Su tale capitolo gravano sia le spese per opere di manutenzione gestite direttamente in economia, su approvazione di perizia da parte della competente direzione generale, dagli Uffici del genio civile per le opere marittime (che, a tal fine, ricevono apposite aperture di credito sulle quali rendono il conto nei modi di legge), sia quelle per le relative attività curate dalle Autorità portuali in esecuzione delle convenzioni ex art. 6 della legge 84/94, sia, infine, quelle per le manutenzioni ordinarie per le forniture energetiche, e per le attività di pulizia, disinfezione giornaliera, etc. nelle aree portuali e negli specchi acquei svolte, nei porti non gestiti da Autorità portuali, a cura dei Comuni, anche queste sulla base di apposite convenzioni stipulate tra gli enti locali ed i competenti Uffici del genio civile OO.MM.

La gestione del capitolo nel triennio 2000-2002 è rappresentata nella tabella che segue.

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	12.265.851,35	2.795.768,62	12.265.851,35
	Variazioni	190.933,60	0,00	201.997,66
CAPITOLO	Assegnazioni	-355.296,52	0,00	-520.252,86
	Stanziam. Finale*	12.101.488,43	2.795.768,62	11.947.596,15
2321	Impegni	11.214.083,74		
	Economie	887.404,69	525.903,37	0,00
Esercizio 2000	Pagamento M/D	6.922.755,65	224.015,91	7.146.771,56
	Pagamenti O/A	1.606.108,33	924.479,95	2.530.588,28
	Residui**	2.685.219,76	1.121.369,39	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
**La classificazione dei residui finali di competenza è così formata: lett. "A"+"C" (propri) € 2.685.219,76				

Bilancio del Ministero dei LAVORI PUBBLICI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	12.265.851,35	3.806.589,13	12.265.851,35
	Variazioni	-426.395,60	0,00	954.343,14
CAPITOLO	Assegnazioni	-331.599,42	0,00	-631.144,42
	Stanziam. Finale*	11.507.856,33	3.806.589,13	12.589.050,07
2321	Impegni	11.507.855,96		
	Economie	0,00	455.191,66	0,00
Esercizio 2001	Pagamento M/D	6.477.774,40	798.093,18	7.275.867,58
	Pagamenti O/A	1.273.054,14	1.223.937,93	2.496.992,07
	Residui**	3.757.027,34	1.329.366,36	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
**La classificazione dei residui finali di competenza è così formata: lett. "A"+"C" (propri) € 3.757.027,34				

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	10.163.227,00	5.086.394,07	10.163.227,00
	Variazioni	0,00	0,00	0,00
CAPITOLO	Assegnazioni	-605.513,22	0,00	-864.643,45
	Stanziam. Finale*	9.557.713,78	5.086.394,07	9.298.583,55
2141	Impegni	7.295.391,24		
	Economie	2.262.322,54	611.055,49	0,00
Esercizio 2002	Pagamento M/D	3.995.029,76	2.124.674,90	6.119.704,66
	Pagamenti O/A	755.453,08	1.093.404,58	1.848.857,66
	Residui**	2.544.908,40	1.257.259,10	
*Importo gestito dalla Ragioneria Centrale				
**La classificazione dei residui finali di competenza è così formata: lett. "A"+"C" (propri) € 2.544.908,40				

Bilancio del Ministero delle INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI		Competenza	Residui	Cassa
	Stanziam. Iniziale	7.695.000,00	3.802.167,50	7.695.000,00
	Variazioni	1.003,00	0,00	1.003,00
CAPITOLO	Assegnazioni	1.274.588,52	0,00	-613.060,40
	Stanziam. Finale	6.421.414,48	3.802.167,50	7.082.942,60
2141	Impegni			
	Economie			
Esercizio 2003	Pagamento M/D			
	Pagamenti O/A			
	Residui			

I dati contabili riportati nel prospetto mostrano, nel biennio 2000-2001, un livello degli impegni quasi corrispondente all'intero stanziamento per i due esercizi mentre, nel 2002, è di poco superiore all'80% della dotazione di competenza. Su tale esercizio, infatti 2.262.322,54 euro sono andati in economia.

I pagamenti in conto competenza hanno un andamento percentuale decrescente nel triennio rispetto agli impegni; passano, infatti, dal 76% nel 2000, al 67% nel 2001 e al 65% circa nel 2002.

I pagamenti sui residui si attestano su percentuali oscillanti tra il 40% e il 50% dei relativi ammontari rispetto ai quali si registrano, in ciascun esercizio, economie pari al 20% nel 2000, ed a circa il 12% nel 2001 e nel 2002.

## 6. La gestione degli interventi

La complessa materia delle opere pubbliche nel settore marittimo e portuale è disciplinata in alcune leggi di notevole rilevanza intervenute nell'ultimo decennio ed in particolare dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante norme per il riordino del settore portuale, e dalla legge 30 novembre 1998, n. 413 che prevede (art. 9) un notevole finanziamento per la realizzazione di un programma di ammodernamento ampliamento e riqualificazione dei porti.

La legge 84/94, nell'istituire (art. 6) le Autorità portuali in 21 porti, statuisce all'art. 5, c.10 che l'individuazione degli interventi di grande infrastrutturazione da realizzare annualmente nei porti di cui all'art. 4 della stessa legge, compete al Ministro dei trasporti e della navigazione.

Tale individuazione deve essere effettuata sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità portuali.

Fino alla unificazione dei due sopra citati Ministeri, tuttavia, l'individuazione dei surriferiti interventi è stata effettuata, invece, dal Ministero dei lavori pubblici, sia pure con l'assenso di quello dei trasporti e della navigazione.

Per quanto attiene all'attuazione, la legge 84/94 non recava alcun finanziamento degli interventi in essa previsti, sicchè gli stanziamenti apprestati per le opere portuali restavano di competenza del Ministero dei lavori pubblici presso il cui stato di previsione della spesa erano allocate le risorse relative.

A differenza di quanto previsto nella legge 84/94, la successiva citata legge di finanziamento n. 413 del 1998 assegnava (art. 9) al Ministero dei trasporti le risorse per la realizzazione del programma di interventi in essa previsti, che venivano, pertanto, imputati in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa di tale dicastero (n. 7265).

I surriferiti interventi, unitamente a quelli da attuare nei porti con sedi di Autorità portuali, sono inseriti nei programmi triennali e negli elenchi annuali delle opere previsti dall'art. 14 della legge 109/94.

Come si è riferito nelle pagine che precedono (cfr. par. "Organizzazione") per la realizzazione degli interventi di grande infrastrutturazione programmati ai sensi della legge 84/94 è stato ritenuto che la competenza spetti in modo concorrente alle Autorità portuali ed al Ministero dei lavori pubblici, attraverso il c.d. "protocollo di intesa" da stipulare ed approvare per ciascun intervento sulla base e nei limiti di spesa specificati nel progetto esecutivo approvato a termini di legge dal Ministero dei LL.PP.

Il protocollo di intesa assegna all'Autorità portuale il compito di esperire il procedimento di gara per l'affidamento delle opere, di stipulare il conseguente contratto e di provvedere agli adempimenti connessi alla esecuzione attraverso un responsabile del procedimento nominato dalla stessa Autorità.

Al Ministero dei lavori pubblici spettano la nomina del direttore dei lavori (in genere un funzionario dell'Ufficio del genio civile per le OO.MM.) nonché l'alta vigilanza sui lavori e la designazione del Presidente della commissione di collaudo.

Per quanto riguarda la fase dell'attuazione, mentre alla realizzazione delle opere previste nei porti gestiti da Autorità portuale provvedono, nell'esercizio di una competenza concorrente, la Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna e l'Autorità portuale interessata, sono invece direttamente gestite dagli Uffici centrali e periferici dipendenti da tale struttura centrale le opere programmate riguardanti gli altri porti.

L'indagine ha preso in considerazione, complessivamente, sia gli interventi per la realizzazione di nuove opere, sia quelli di completamento e ristrutturazione di quelle esistenti, nonché i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.

L'istruttoria è stata condotta sulla base di documenti e notizie forniti sia dalla competente Direzione generale (anche per le opere riguardanti le Autorità portuali) che dagli Uffici periferici. Una parte dei dati relativi all'attuazione degli interventi è stata acquisita direttamente dalla struttura operativa della Sezione centrale del controllo sulla gestione di questa Corte incaricata della realizzazione di una banca-dati sui lavori pubblici (i dati si riferiscono a opere a difesa abitati e delle coste avviati, in corso o realizzati fino al 2001).

La parte documentale acquisita dalla citata direzione generale ha riguardato gli aspetti programmatici e quelli relativi agli impegni assunti ed alle assegnazioni disposte per ciascun intervento di nuova costruzione o di straordinaria manutenzione nonché all'approvazione dei progetti e degli atti di gara. Non sono stati invece trasmessi, sebbene richiesti, i documenti relativi ai procedimenti di gara, all'affidamento dei lavori (contratti, capitolati, etc.) ed all'esecuzione degli stessi.

Si è perciò in presenza, per tale parte, di un comportamento omissivo anti-giuridico in quanto sostanzialmente impeditivo della funzione di controllo della corte.

Inoltre tali carenze documentali non hanno reso possibile un esame più approfondito e potenzialmente, con esito favorevole per l'Amministrazione di aspetti importanti della gestione quali, ad esempio, le modalità di aggiudicazione, le cause delle intervenute perizie suppletive o di variante (in relazione alle prescrizioni contenute nell'art. 25 della legge 109/94), i motivi delle proroghe accordate o delle disposte sospensioni dei lavori, gli accordi bonari ex art. 31 della legge 109/94.

Per quanto attiene alle opere complessivamente considerate, concernenti nuove infrastrutture o manutenzioni straordinarie, i dati sono rappresentati nelle tabelle riportate in appendice, contrassegnate con le lettere da A ad H, indicative del numero di interventi e dell'ammontare in termini di spese impegnate, ripartite per esercizio finanziario.

Le tabelle "A" contengono i dati riguardanti gli interventi finanziati con decreti di impegno a valere sui capitoli 7501 (esercizio 1999), 7257 (esercizio 2000 e 2001) dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e 7841 (esercizio 2002) dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concernenti sia le nuove opere, sia il completamento o la sistemazione di quelle esistenti eseguite a cura degli Uffici del genio civile per le opere marittime.

Le tabelle "B" contengono, sempre con riferimento al suddetto capitolo ed ai suddetti esercizi, i lavori di manutenzione straordinaria da eseguire a cura delle Autorità portuali in base alle convenzioni ex art. 6 della legge 84/94.

La tabella "C" riporta gli interventi da finanziare con le somme assegnate, a carico del ripetuto capitolo 7841 (ex 7257 e 7501) agli Uffici del genio civile OO.MM., per essere da questi impegnate dopo l'esperimento delle gare e la conclusione dei relativi contratti di appalto, ai sensi della legge 908/60.



Le tabelle "D" rappresentano gli interventi da realizzare, nel quadriennio 1999-2002, nei porti sedi di Autorità portuali, sulla base dei "protocolli di intesa" e indicano gli impegni assunti, in conto competenza, sia negli esercizi di emissione dei rispettivi decreti, sia in quelli successivi.

La tabella "D<sub>1</sub>" contiene, invece, l'indicazione dei provvedimenti di finanziamento di opere, da eseguire sia a cura degli Uffici periferici dell'Amministrazione che delle Autorità portuali, con l'utilizzazione di somme impegnate sui residui di stanziamento a carico del capitolo 7841 (ex 7257).

La tabella "E" reca le risultanze, in termini di impegni e di realizzazioni, relative alle opere finanziate con le risorse apprestate dalle leggi per le "aree depresse" ed allocate nel capitolo 7847 (ex 7263 del bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione).

In attuazione di tali leggi il CIPE ha, infatti, finanziato interventi per i seguenti importi:

- 15 miliardi ex lege 341/95
- 87 miliardi ex lege 641/96
- 115 miliardi ex lege 135/97

Sui fondi apprestati da quest'ultima legge, il CIPE assegnò al Ministero dei trasporti, con deliberazione del 29 agosto 1997, un finanziamento di 100 miliardi di lire per interventi che tale dicastero doveva selezionare in base alle priorità rappresentate al CIPE stesso e attraverso un'attività di concertazione con il Ministero del bilancio e della programmazione economica e l'osservanza di criteri indicati dal Comitato stesso (punto 4.2 della deliberazione).

Tale finanziamento fu poi ripartito dal Ministro dei trasporti e della navigazione con decreto del 21 novembre 1997, successivamente modificato ed integrato con D.M. 12 febbraio 1998. Con successiva deliberazione del 6 maggio 1998, il CIPE autorizzò le Amministrazioni interessate ad avviare – in relazione ad esigenze prioritarie sopravvenute – interventi in sostituzione di quelli precedentemente selezionati e finanziati con le risorse recate dalle surriferite leggi.

Sulla base di tale ultima deliberazione, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto del 17 luglio 1998, destinò 100 miliardi del finanziamento ricevuto con la delibera del 1997 alla realizzazione delle opere infrastrutturali nel porto di Taranto, in luogo della precedente assegnazione agli interventi di soppressione dei passaggi a livello.

Complessivamente, pertanto, i fondi assegnati per gli interventi nelle aree depresse ammontano a £ 317 miliardi, pari ad euro 163.716.837,02.

Gli interventi finanziati, come si evince dalla tabella E, sono attuati dalle Autorità portuali (salvo un caso in cui l'intervento è costituito da forniture di gru e motrici nel quale i relativi fondi sono stati assegnati al Consorzio ASI di Cagliari), alle quali il Ministero assegna i relativi fondi quantificati su base progettuale senza la previa conclusione di "protocolli di intesa" che, invece, sono stati stipulati per tutti gli altri casi di opere infrastrutturali eseguite da tali enti, ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94. Non è dato riscontrare, in proposito, le ragioni per le quali sia stato ritenuto di dover prescindere da tale strumento negoziale, avente una importante funzione di predeterminazione dei rapporti tra le parti che nella materia – come si è detto in precedenza – hanno una competenza concorrente.

Le autorità portuali operano, quindi, come stazioni appaltanti, provvedendo all'indizione delle gare, alla gestione dei relativi procedimenti di aggiudicazione, alla stipula dei contratti di appalto dei lavori nonché alla gestione della fase esecutiva degli stessi.

La tabella "F" contiene un solo progetto da eseguire nel porto di Gaeta con i fondi apprestati dalla legge 208/98, riguardante il completamento di un'opera commissionata ai sensi dell'art. 13 del D.L. 67/97, convertito nella legge 135/97, di cui sono state accertate dall'Amministrazione le condizioni di attualità e cantierabilità.

L'impegno della spesa, pari a 6 miliardi di lire, è stato ripartito in quattro esercizi, dal 1999 al 2002 nelle misure indicate nella tabella stessa.

La tabella "G" reca gli interventi finanziati con i fondi apprestati dall'art. 28 della legge 879/86 per le opere di ammodernamento e potenziamento del Porto di Ancona.

Il primo impegno di spesa sul capitolo di pertinenza (7509) fu assunto nel 1997 e, quindi, a distanza di oltre 10 anni dal primo stanziamento delle relative risorse, pari a 90 miliardi.

L'impegno, pari a £ 28 miliardi e 500 milioni circa, era volto a coprire parte del costo dell'intervento progettato per il porto di Ancona, approvato e quantificato in £ 84 miliardi e, poi, aggiudicato per £ 57.218.575.030.

Il decreto del 1997 faceva riserva di impegnare con separato provvedimento la rimanente somma di £ 28.794.358.638 in ragione di £ 15.594.558.638 per il 1998 e £ 13.199.800.000 per il 1999. Tali ulteriori impegni sono stati assunti con decreto del 21 gennaio 1998.

Senonchè l'atto di approvazione della gara, conclusasi con l'aggiudicazione dell'appalto (verbale di licitazione privata n. 2392 del 29 dicembre 1997), venne

annullato dal T.A.R. Lazio – III Sezione con sentenza n. 1101/98 del 22 e 23 aprile 1998, confermata in appello dal Consiglio di Stato con decisione della IV Sezione n. 1806/98 dell'11 dicembre 1998.

Conseguentemente fu riaperto il procedimento di gara, conclusosi con l'aggiudicazione ad altra impresa con verbale n. 2512 del 23 dicembre 1999 per il prezzo di £ 62.300.627.788 con il ribasso del 23,43, oltre a £ 1.972.230.159 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Con decreto del 21 giugno 1999 fu approvato il nuovo verbale di licitazione ed assunto l'ultimo impegno di £ 7.054.282.917 sui residui '97 del capitolo 7501.

Il capitolo di riferimento originario, infatti, non recava più disponibilità impegnabili per ulteriori interventi o per maggiori oneri. La somma così occorrente è stata attinta alle risorse presenti nel generale capitolo delle opere marittime.

Il travagliato iter di affidamento ed esecuzione dei lavori connessi all'intervento di cui trattasi non si è tuttavia concluso con la nuova aggiudicazione, poiché una delle imprese facenti parte dell'Associazione temporanea aggiudicataria (la capogruppo) è fallita quando i lavori erano stati eseguiti per l'80%. Per il completamento è stato necessario avviare un altro procedimento di gara che non risulta ancora concluso.

Oltre all'intervento sopra descritto, con i fondi apprestati dalla menzionata legge del 1986, sono state finanziate ulteriori opere, elencate nella tabella relativa ai lavori eseguiti dall'Ufficio del genio civile OO.MM. di Ancona, alla quale si rinvia.

La tabella "H" rappresenta le opere finanziate con la legge speciale 295/98 recante stanziamenti per complessivi 11 miliardi e novecento milioni di lire ripartiti tra gli esercizi 1998, 1999 e 2000 per interventi di riqualificazione funzionale, manutenzioni straordinarie delle infrastrutture ed escavazione dei fondali nei porti di Trapani e Marsala. Nel quadriennio di riferimento dell'indagine risultano finanziati 2 interventi, nei predetti porti per, rispettivamente, £ 96.813.500 (opere di edilizia demaniale nel porto di Marsala) e 4 miliardi di lire (opere infrastrutturali e escavazione fondali nel porto di Trapani).

Le ulteriori tabelle, contrassegnate in appendice con le lettere da I ad M, contengono i dati relativi ai lavori di manutenzione ordinaria le cui spese gravano tutte sul pertinente capitolo 2141 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, derivante dai corrispondenti capitoli 2321 (es. 2000 e 2001) e 2801 (1999) del bilancio del soppresso Ministero dei lavori pubblici, così ripartiti:

- tabella I - Manutenzioni eseguite dagli Uffici del genio civile per le opere marittime con i fondi accreditati dalla competente direzione generale del Ministero;
- tabella K - Manutenzioni eseguite dalle Autorità portuali sulla base delle convenzioni concluse ex art. 6 della legge 84/94;
- tabella L - Manutenzioni eseguite dagli Uffici periferici del Ministero utilizzando direttamente i fondi assegnati sul pertinente capitolo ex lege 908/60;
- tabella M - Forniture di energia elettrica e lavori di manutenzione relativi ad impianti elettrici di illuminazione fognature, e lavori di pulizia disinfezione, giardinaggio etc., espletati da Comuni o aziende comunali previe convenzioni stipulate con i competenti Uffici del genio civile OO.MM..

Oltre al complesso dei lavori programmati, avviati, in corso e conclusi nel quadriennio 1999-2002, sono stati esaminati i singoli interventi di nuova costruzione o di straordinaria manutenzione di importo superiore a 250 mila euro, al fine di verificare il grado di attuazione dei lavori in relazione alla loro programmazione e di valutarne i tempi di esecuzione in rapporto alla approvazione dei progetti, all'affidamento ed alla consegna dei lavori stessi nonché i costi effettivi in rapporto ai prezzi preventivati. Si è ritenuto, infatti, che detto limite di somma potesse comunque costituire un parametro significativo per valutare gli aspetti più rilevanti della gestione complessiva.

I diversi interventi sono stati esaminati sotto diversi profili:

- in primo luogo l'indagine è stata volta a definire il rapporto tra opere programmate ed opere avviate, al fine di accertare la percentuale di interventi realizzati o in corso di realizzazione ed il tempo intercorso tra previsione programmatica ed affidamento dei lavori;
- attraverso l'elaborazione dei dati, acquisiti – per quanto riguarda gli interventi eseguiti dagli Uffici del genio civile OO.MM. – direttamente da tali Uffici periferici dell'Amministrazione e prevalentemente dalla competente direzione generale per quelli eseguiti dalle Autorità portuali, l'esame è stato finalizzato a determinare i tempi ed i costi effettivi di realizzazione delle opere in relazione alla loro progettazione, aggiudicazione, avvio ed eventuale conclusione.

Sono stati, poi, trattati separatamente gli interventi di competenza degli Uffici periferici del Ministero da quelli attuati, sulla base dei ripetuti "protocolli di intesa", dalle Autorità portuali.

## 6.1 Interventi attuati dagli Uffici del genio civile per le OO.MM.

### 6.1.1 Raffronto tra programmazione ed attivazione degli interventi.

Il confronto – limitato, come si è detto, alle opere superiori a 250 mila euro, è rappresentato nei prospetti che seguono, riguardanti, rispettivamente, le opere previste nei programmi triennali ex art. 24 della legge 109/94 e quelle pianificate per l'utilizzazione dei fondi assegnati dalle deliberazioni CIPE sui fondi stanziati dalle leggi per le "aree protette".

Dall'esame dei prospetti che precedono si è rilevato che nel periodo di riferimento dell'indagine sono stati programmati, ex art. 14 della legge 109/94, 121 interventi di cui:

- 38 nel programma 1999-2001;
- 76 " " 2000-2002;
- 3 " " 2001-2003;
- 4 " " 2002-2004.

Per determinare il numero complessivo delle opere programmate sono stati tenuti presenti gli interventi inseriti per la prima volta nel programma. Come si è detto, infatti, gli interventi non avviati sono riportati, generalmente, nei successivi aggiornamenti programmatici.

Degli interventi programmati ne sono stati avviati solamente 38 e, quindi, una percentuale del 31%, così ripartita:

- 18 inseriti nel programma 1999-2001;
- 19 " " 2000-2002;
- 1 " " 2001-2003.

Nessuno dei 4 interventi previsti nel programma 2002-2004 risulta avviato.

Il 69% degli interventi programmati non è stato avviato, secondo la seguente imputazione al rispettivo programma:

- 20 relativi al programma 1999-2001;
- 57 " " 2000-2002;
- 2 " " 2001-2003;
- 4 " " 2002-2004.

Alcuni interventi programmati non sono stati riportati nei programmi successivi, oppure sono stati riportati nell'aggiornamento successivo e non in quelli seguenti.

Con riferimento al programma 1999-2001 le opere non più riprese negli aggiornamenti successivi sono 9, mentre 2 sono state riproposte fino all'aggiornamento 2001-2003 e, poi, non più riportate.

Per quanto attiene al programma 2000-2002, degli interventi previsti 2 non sono stati più riproposti nei successivi aggiornamenti ed 1 è stato inserito solo nel successivo aggiornamento 2001-2003.

### 6.1.2 Esecuzione dei lavori.

Gli interventi programmati nel quadriennio di riferimento dell'indagine sono stati appaltati con due modalità di aggiudicazione:

- 1) atti di gara espletati dal citato Ispettorato dei contratti ed approvati, unitamente al progetto, dal Direttore generale per le opere marittime;
- 2) atti di gara svolti ed approvati in sede periferica sulla base di un progetto esecutivo approvato dalla competente Direzione generale.

In merito al trasferimento agli Uffici del genio civile per le opere marittime del potere di appaltare direttamente le opere, il Direttore generale preposto alla competente struttura centrale dell'Amministrazione, appositamente interpellato, ha riferito (cfr. nota del 27/04/2004 n. 2697) di avere "delegato" siffatto potere con due diversi tipi di lettere di autorizzazione ad espletare le gare per l'affidamento dei lavori:

- la prima lettera, inviata subito dopo la soppressione dell'Ispettorato centrale per i contratti, autorizzava all'espletamento delle gare con il supporto dell'Ufficiale rogante del locale Provveditorato alle opere pubbliche;
- la seconda, trasmessa dopo l'istituzione dei sostituti Ufficiali roganti nelle sedi periferiche, autorizzava i predetti Uffici ad appaltare direttamente i lavori.

In tal modo i citati Uffici hanno acquisito, altresì, la competenza ad impegnare direttamente, sul capitolo di pertinenza, le somme necessarie per coprire il costo dei lavori, assegnate a tal fine e quantificate sulla base di un quadro economico approvato unitamente al progetto dei lavori.

Lo stesso Direttore generale, in una nota indirizzata all'Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per conoscenza, all'Ufficio di questa Corte competente al controllo sulla legittimità degli atti di tale dicastero, riferisce che le surriferite innovazioni procedurali (deleghe ed assegnazioni di fondi ex lege 908/60) si sono rese necessarie per intensificare il processo di ".....integrazione tra Provveditorati OO.PP. ed Uffici del genio civile OO.MM. nell'ottica delle nuove .....specifiche strutture (organizzative) interregionali di livello dirigenziale di I fascia (S.I.I.T.) nelle quali dovranno confluire ...." i surriferiti uffici con funzioni gestionali-operative.

In prospettiva, infatti, alla competente direzione dovrebbero residuare solo funzioni programmatiche e di vigilanza, laddove alle nuove strutture periferiche

spetterebbero i compiti attuativi in materia di opere pubbliche. in tal senso si esprime la direttiva del Ministro per il 2003<sup>13</sup>.

Nei prospetti che seguono sono riportati gli interventi avviati, in corso e conclusi nel quadriennio di riferimento dell'indagine.

In essi sono ricomprese sia le opere inserite nei programmi approvati ai sensi dell'art. 14 della legge 109/94 (38) sia quelle relative alla pianificazione adottata per ripartire i finanziamenti deliberati dal CIPE in relazione alla utilizzazione delle risorse apprestate dalle leggi sulle aree depresse.

---

<sup>13</sup> Approvata con D.M. n. 7 del 2 gennaio 2003 – registrata alla Corte dei conti il 29 gennaio 2003, reg. 1, foglio 62.



Dall'analisi dei dati rappresentati nei prospetti illustrativi degli interventi attuati sono emersi aspetti significativi in merito ai costi e ai tempi di esecuzione delle opere che mettono in evidenza alcune anomalie gestorie.

Tali dati sono stati esaminati sotto i seguenti profili:

- 1) tempo intercorrente tra la progettazione definitiva e l'aggiudicazione dei lavori;
- 2) intervallo temporale tra aggiudicazione e consegna dei lavori;
- 3) tempo di esecuzione degli interventi rispetto alle previsioni contrattuali;
- 4) tempo intercorso tra ultimazione e collaudo delle opere;
- 5) costo totale delle opere rispetto al prezzo contrattuale.

In merito al primo dei suddetti profili, si è rilevato che dei 47 interventi esaminati, il 76% (36) sono stati aggiudicati oltre i 12 mesi successivi alla data di redazione del progetto. Di questi, 18 sono stati appaltati entro 18 mesi dalla suindicata data, 9 dai 18 ai 24 mesi, e 11 dopo un intervallo superiore ai 2 anni.

Si segnala, in particolare, l'arco temporale tra i due momenti procedurali (progetto e aggiudicazione) per ciascuno dei suddetti undici interventi:

Località	descrizione intervento	tempistica		
Trapani	Riparazione e riqualificazione del muro di sponda della banchina Ronciglio	2 anni		29 giorni
Gaeta	Prolungamento banchina di riva da prog. 110,00 a prog. 130,00	2 anni	1 mese	2 giorni
Ponza	Ristrutturazione e ripristino del molo Musco, danneggiato dalle mareggiate, con miglioramenti tecnici	2 anni	2 mesi	23 giorni
Ancona	Realizzazione palazzina uffici magazzini e alloggi nuova darsena – porto di Ancona	2 anni	4 mesi	1 giorno
Olbia	Ristrutturazione edificio Capitaneria di Porto	2 anni	6 mesi	25 giorni
Napoli	Ristrutturazione alloggi di servizio 3° 4° piano edificio demaniale caserma C.E.M.M.	3 anni	1 mese	8 giorni
Fiumicino	Ristrutturazione banchina sx e sistemazione piazzale retrostante, da nuova banchina comm.le a radice molo Sud	3 anni	1 mese	9 giorni
S.Benedetto del Tronto	Ristrutturazione del 1° piano dell'edificio demaniale di Via D. Mani	3 anni	1 mese	12 giorni
Savona	Realizzazione banchina di ormeggio per i mezzi di servizio della C.d.P. e del Comando dei VV.FF.	3 anni	5 mesi	22 giorni
S.Margherita Ligure	Riparazione e potenziamento del molo	4 anni	4 mesi	19 giorni
Isola del Giglio	Demolizione e ricostruzione del pontile e dente di attracco	7 anni		26 giorni

Per quanto attiene al tempo trascorso tra l'aggiudicazione e la consegna dei lavori, è risultato che, per 19 interventi, il periodo intervallare è stato inferiore ai 6 mesi e, per 17, è stato contenuto entro i 12 mesi.

Dei rimanenti 11 interventi, 10 sono stati avviati e se ne riportano di seguito i tempi entro i quali si è proceduto ad iniziare i lavori dopo il perfezionamento delle procedure d'appalto degli stessi:

Località	descrizione intervento	tempistica		
Porto Torres	Antemurale di ponente nel porto commerciale	1 anno		14 giorni
Augusta	Manutenzione straordinaria e adeguamento impianti elettrici sedi della Capitaneria di Porto e della Dogana	1 anno		19 giorni
Pescara	Completamento variante a piano regolatore portuale 2ª fase lavori costruzione nuovo molo di levante e nuove banchine	1 anno		22 giorni
Gaeta	Banchinamento in testata al molo Salvo D'acquisto <sup>14</sup>	1 anno		27 giorni
Messina	Consolidamento delle banchine Rizzo, Peloro, parte I sett., Colapesce e rifacimento banchina Marconi ecc.	1 anno	1 mesi	29 giorni
	Manutenzione straordinaria e adeguamento impianti sede della Capitaneria di Porto	1 anno	4 mesi	12 giorni
Olbia	Ristrutturazione edificio della Capitaneria di porto	1 anno	2 mesi	7 giorni
Trapani	Riparazione e riqualificazione del muro di sponda della banchina di Ronciglio	1 anno	7 mesi	12 giorni
Crotone	Costruzione banchina Sud e relativo piazzale darsena sottoflutto del Porto Nuovo	1 anno	11 mesi	15 giorni
Catania	Lavori di allargamento delle banchine interne del molo foraneo del porto	2 anni	10 mesi	19 giorni

Il seguente intervento, per il quale si è provveduto all'aggiudicazione, non risulta a tutt'oggi avviato:

Località	descrizione intervento	data aggiudicazione lavori
Ancona	Completamento lavori 1ª fase opere a mare porto di Ancona	21 aprile 2004

Relativamente ai tempi di esecuzione delle opere, dopo la consegna dei lavori, dai prospetti risulta che dei 45 interventi iniziati, 23 sono stati ultimati. Di questi, soltanto 6 si sono conclusi entro il termine previsto.

Per 27 interventi sono state registrate proroghe e/o sospensioni dei lavori ed in 18 casi lo spostamento del termine finale è stato causato anche dalla redazione di perizie di variante o suppletive che hanno comportato, oltre ad un incremento dei costi, anche uno slittamento dei tempi di esecuzione delle opere. Per un appalto il procedimento di approvazione della perizia non risulta ancora concluso.

Due interventi, avviati dall'Ufficio del genio civile OO.MM di Cagliari nei porti di Arbatax e Olbia, rispettivamente il 22/02/2001 per opere di ristrutturazione e rinforzo del molo di levante e il 18/06/2003 per l'edificio della locale Capita-

<sup>14</sup> L'Amministrazione riferisce che il ritardo è dovuto ad un lungo contenzioso insorto in merito all'aggiudicazione.

neria di porto, non sono stati conclusi per rescissione<sup>15</sup> dei rispettivi contratti intervenuta, rispettivamente, alle date dell'8 giugno e del 12 maggio 2004.

Si è rilevato, inoltre, che per 5 interventi eseguiti, non si conosce la data di ultimazione.

Si segnalano, in particolare gli 11 interventi per i quali lo scostamento dal termine contrattualmente previsto è stato superiore ai 200 giorni:

Mola di Bari	Straordinaria manutenzione delle strutture e degli arredi portuali	225 giorni
Ancona	Realizzazione palazzina uffici magazzini e alloggi nuova darsena – porto di Ancona	236 giorni
Siracusa	Straordinaria manutenzione e adeguamento impianti edificio demaniale ex Casermetta della Capitaneria di porto	250 giorni
Trapani	Consolidamento e adeguamento banchine operative settentrionali	300 giorni
Venezia	Straordinaria manutenzione edifici demaniali marittimi Celestia e Castello	315 giorni
Trapani	Sistemazione banchina antistante sede Capitaneria di porto	330 giorni
Bari	Ristrutturazione fabbricato caserma C.E.M.M. e sovrastanti alloggi	341 giorni
Messina	Consolidamento delle banchine Rizzo, Peloro, parte I sett., Colapesce e rifacimento banchina Marconi etc.	390 giorni
Carloforte	Completamento e rifiorimento del molo sud "Spalmadoreddu"	462 giorni
Trapani	Completamento banchina operativa "Isolella" compresi piazzali retrostanti e l'escavazione dei fondali specchio acqueo antistante	602 giorni
Pescara	Completamento variante a piano regolatore portuale 2ª fase – lavori costruzione nuovo molo di levante e nuove banchine	1148 giorni

Il rispetto del termine convenuto (sia iniziale che successivamente spostato per proroghe, sospensioni e/o varianti) si è registrato per quasi tutti i 23 interventi ultimati. Solo in tre casi risultano ritardi, peraltro abbastanza contenuti (rispettivamente, 45, 22 e 9 giorni). Di cinque interventi conclusi, infine, non risulta la data di ultimazione.

Degli interventi non ancora completati, nove devono essere ultimati nel 2004 e tre nel 2005.

Il collaudo delle opere, ai sensi dell'art. 28, 1° comma, della legge 109/94 e dell'art. 192, 1° comma, del regolamento di attuazione n. 554/99, deve essere compiuto non oltre sei mesi dall'ultimazione dei lavori. Nel caso di lavori di importo

<sup>15</sup> Nella memoria, rassegnata il 16 novembre c.a., l'Amministrazione riferisce che la causa del ritardo è dovuta a "problematiche ambientali".

sino a 200.000 ECU (ora euro), il certificato di collaudo è sostituito da quello di regolare esecuzione. Per i lavori superiori a tale importo, ma comunque non eccedenti il milione di ECU (ora euro) il soggetto appaltante ha facoltà di sostituire il certificato di collaudo con quello di regolare esecuzione.

Dall'analisi delle tabelle relative all'attuazione degli interventi è risultato, in merito alle modalità e tempi di collaudazione delle opere, che i seguenti lavori sono stati ultimati, ma non è stato ancora emesso il certificato di regolare esecuzione o il verbale di collaudo:

Località	Descrizione interventi	data ultimazione
Ancona	Manutenzione straordinaria 2° piano edificio demaniale ex società Marittima	16.02.2001
Mola di Bari	straordinaria manutenzione delle strutture e degli arredi portuali	12.11.2001
Portofino	Risanamento statico e ristrutturazione delle banchine del porto	8.04.2003
Ponza	Ristrutturazione e ripristino del molo Musco, danneggiato dalle mareggiate, con miglioramenti tecnici	25.06.2003
Portovenere	Risanamento e rafforzamento dei moli del porto di rifugio	31.07.03
Siracusa	Straordinaria manutenzione e adeguamento impianti edificio demaniale ex Casermetta della Capitaneria di porto	22.10.2003
Camogli	Lavori urgenti per recupero opere di difesa del porto e realizzazione impianti e arredi di banchina	5.02.2004

Il seguente intervento è stato collaudato per l'80% dei lavori a causa del fallimento dell'impresa capogruppo dell'A.T.I. aggiudicataria dei lavori:

Ancona: lavori di I fase delle opere a mare e realizzazione di 600 mt. di diga sottoflutto e banchina n. 26 del porto.

Per alcuni interventi, dei quali il competente Ufficio del genio civile ha certificato l'ultimazione e/o il collaudo, non si conosce la data del verbale e/o del certificato di collaudo o regolare esecuzione.

Per 12 dei 16 interventi collaudati il certificato di regolare esecuzione o il verbale di collaudo è stato emesso entro il predetto termine regolamentare.

Si segnala, infine, che, per due casi, non è dato rilevare il rispetto del surriferito termine perché non è nota la data di ultimazione dei lavori collaudati e che in un caso – intervento nel Porto di Gaeta di prolungamento della banchina di riva – il collaudo è intervenuto dopo circa due anni dall'ultimazione dei lavori.

Dai prospetti sopra illustrati non emergono significativi incrementi dei prezzi contrattuali dovuti a perizie suppletive o di variante, che hanno superato i limiti percentuali previsti dall'art. 25 della legge 109/94 in un solo caso:

- intervento nel porto di Pescara per la costruzione del nuovo molo di levante e delle nuove banchine, appaltato per euro 7.430.131,51, per il quale il compe-

tente Ufficio del genio civile OO.MM. ha segnalato una perizia suppletiva di euro 1.371.473,24.

Incidono sui costi degli interventi appaltati anche le somme che l'Amministrazione è tenuta a corrispondere alle imprese appaltatrici in esecuzione di pronunce o di accordi transattivi conclusivi di vertenze insorte in merito all'esecuzione dei lavori oppure in conseguenza di accordi stipulati ed approvati ai sensi dell'art. 31 bis della legge 109/94 e dell'art.149 del regolamento di attuazione 554/99<sup>16</sup> o di accoglimento di riserve in sede di approvazione del certificato di collaudo allorché l'importo complessivo di esse non superi il limite del 10% dell'importo contrattuale.

Dal prospetto che segue emerge che il superamento del suddetto limite si è verificato, per tutti i contratti in esecuzione dal 1999 al 2002, soltanto in 6 casi segnalati dai competenti uffici del genio civile per le opere marittime e soltanto per uno di essi il procedimento è stato definito con il relativo accordo, stipulato il 30 gennaio 2004 e in corso di approvazione. In 3 casi il procedimento risulta tuttora in corso; per gli altri 2 la conclusione è stata negativa per rigetto delle riserve per manifesta infondatezza, da parte del responsabile del procedimento, o per sopravvenuto parere negativo.

---

<sup>16</sup> Il procedimento di accordo bonario disciplinato dall'art. 149 del D.P.R. 554/99 prevede che il responsabile del procedimento, in ogni caso in cui nel corso dei lavori l'appaltatore abbia iscritto riserve superiori al 10%, valuti se tali riserve abbiano fondamento o siano manifestamente infondate. In tale ultimo caso il RUP respinge direttamente le riserve con determinazione congruamente motivata. Ove le riserve siano in tutto o in parte ammissibili, acquisisce la relazione riservata del direttore dei lavori o della commissione di collaudo e nel termine di 90 giorni dall'iscrizione delle ultime riserve, sente l'appaltatore sulle condizioni ed i termini di un'eventuale accordo e formula alla stazione appaltante una proposta di soluzione bonaria. Nei successivi sessanta giorni la stazione appaltante, nelle forme previste dal proprio ordinamento, assume le dovute determinazioni in merito alla proposta e ne dà sollecita comunicazione al responsabile del procedimento e all'appaltatore. Nello stesso termine la stazione appaltante acquisisce gli eventuali ulteriori pareri ritenuti necessari. Qualora l'appaltatore aderisca alla soluzione bonaria prospettata dalla stazione appaltante nella comunicazione, il responsabile del procedimento convoca le parti per la sottoscrizione del verbale di accordo bonario. La sottoscrizione determina la definizione di ogni contestazione sino a quel momento insorta.

Dalla documentazione trasmessa dall'Amministrazione sono emersi alcuni casi di incremento dei costi sostenuti per appalti conclusi in conseguenza di provvedimenti con i quali si è data esecuzione a pronunce giurisdizionali di condanna nei confronti dell'Amministrazione stessa o di accordi transattivi intervenuti con imprese per la soluzione di vertenze insorte in merito all'esecuzione dei lavori<sup>17</sup>

Si tratta di un incremento abbastanza contenuto (circa 1 milione e 770 mila euro) se rapportato al costo complessivo degli interventi appaltati nel quadriennio di riferimento dell'indagine.

## 6.2 Interventi attuati dalle Autorità portuali

Per quanto concerne gli interventi da realizzare nei porti sede di Autorità portuale, quest'ultima deve porre le linee del proprio operato mediante due atti programmatici e di pianificazione: il Piano regolatore portuale (P.R.P.), che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di tracciare l'assetto complessivo del porto, determinandone le caratteristiche e le destinazioni funzionali, in modo coordinate con gli altri strumenti di pianificazione del territorio (art. 5) ed il Piano operativo triennale (P.O.T.), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle (art. 9, c. 3, lett. a).

Sulla base delle proposte contenute nei POT, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua annualmente le opere da realizzare nei porti con le risorse stanziare dallo Stato (art. 5, c. 10).

Le opere così individuate sono state inserite nei programmi triennali ex art. 14 della legge 109/94. Nel programma 1999-2001 e nell'aggiornamento 2000-2002 gli interventi in questione figurano elencati in modo indistinto rispetto a quelli la cui attuazione è di competenza degli Uffici del genio civile per le opere marittime. Dal 2001, invece, sono ricompresi in appositi elenchi comprendenti, appunto, le opere da eseguire a cura delle Autorità portuali.

---

<sup>17</sup> Con decreto del 28 febbraio 2002, il Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo e aereo ha disposto il pagamento di euro 36.452,06 per sorte capitale ed interessi legali in esecuzione della sentenza del Tribunale di Roma n. 9309 del 5 marzo 2001 – in ordine alla quale l'Avvocatura si era espressa per la convenienza ad ottemperare -.

Con decreto del 19 settembre 2002, la Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna ha disposto il pagamento di euro 234.568,83 in esecuzione della sentenza del Tribunale civile di Roma, notificata l'11 luglio 2002 non appellata perché ritenuta dall'Avvocatura "largamente favorevole all'Amministrazione".

Con decreto del 5 giugno 2001 il Direttore generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici approvava – su parere favorevole dell'Avvocatura – una transazione per 3 miliardi di lire, intervenuta con un'impresa a definizione di una vertenza in ordine alla quale due lodi arbitrali avevano dichiarato il diritto dell'impresa stessa ad ottenere il pagamento di circa 6 miliardi di lire.

Si è già riferito che la gestione degli interventi da realizzare nei porti gestiti da Autorità portuali è affidata – secondo l'interpretazione data all'art. 5 della legge 84/94 dal Consiglio di Stato e da questa Corte – alla competenza "concorrente" del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Autorità portuali stesse.

Tale concorso si realizza, per ciascun intervento, con cui il "protocollo di intesa" che fissa i compiti e gli adempimenti rispettivi.

Sulla base dei protocolli di intesa intervenuti nel quadriennio 1999-2002 e dei relativi decreti di approvazione trasmessi dall'Amministrazione, è stato possibile determinare, analogamente a quanto rilevato per le opere eseguite a cura degli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e utilizzando gli stessi criteri di riferimento e le stesse modalità di indagine, il rapporto tra le opere avviate e quelle programmate nonché lo stato di attuazione, i tempi di esecuzione in relazione alle varie fasi dei lavori ed i costi finali rapportati a quelli contrattualmente previsti.

Seguendo, pertanto, lo stesso schema espositivo indicato nel paragrafo 6.1, si riportano di seguito, sinteticamente, i risultati emersi dall'esame dei dati riguardanti il raffronto tra la programmazione e l'attuazione degli interventi e le diverse fasi di esecuzione delle opere, dalla progettazione al collaudo.

#### 6.2.1 Raffronto tra programmazione ed attuazione

I prospetti che seguono indicano le opere programmate nel triennio 1999-2001 e nei successivi aggiornamenti fino al 2002-2004 e la data di aggiudicazione dei relativi lavori.

Dai dati contenuti nei prospetti che precedono si è rilevato che, dal 1999, sono stati programmati 73 interventi, così ripartiti:

- 6 nel programma 1999-2001;
- 19 " " 2000-2002;
- 25 " " 2001-2003;
- 23 " " 2002-2004.

Di tali interventi ne risultano portati ad esecuzione 32<sup>18</sup>. Il 56% circa delle opere programmate, pertanto, non risulta essere stato avviato.

Dei sei interventi programmati nel 1999-2001 tre non sono stati avviati e non risultano riportati negli aggiornamenti successivi; 2 sono stati aggiudicati (rispettivamente nel 2001 e nel 2003) dopo la stipula dei protocolli di intesa del 1999 e del 2002; uno, non avviato, risulta riportato nell'aggiornamento 2002-2004.

Dei 19 interventi programmati nel triennio 2000-2002 ne risultano aggiudicati 9, di cui 4 nel 2001 e 5 nel 2002.

Dei rimanenti 11, 1 non risulta più riproposto nei successivi aggiornamenti.

Delle 9 opere non avviate, 5 hanno formato oggetto di protocolli di intesa ai quali non è seguita l'aggiudicazione e 4 sono stati riportati nei successivi aggiornamenti.

Con riferimento al programma 2001-2003 sono emerse le seguenti risultanze:

- interventi programmati - 25;
- " avviati - 16;
- " oggetto di protocollo di intesa ma non iniziati - 8;
- " non avviati e non riportati nel successivo aggiornamento - 1;
- " non avviati e riportati nel 2002-2004 - 1.

In relazione all'aggiornamento per il periodo 2002-2004 si è rilevato quanto segue:

- interventi programmati - 23;
- " avviati - 4;
- " oggetto di protocollo di intesa ma non iniziati - 3;
- " non avviati - 16.



### 6.2.2 Esecuzione dei lavori

Come si è detto in precedenza l'atto che facoltizza l'Autorità portuale a dare esecuzione ai lavori è il protocollo di intesa. Con proprio decreto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, procede, in primo luogo, all'approvazione del progetto dei lavori, alla determinazione del quadro economico degli stessi da porre a base della gara d'appalto e, al contempo, all'approvazione dell'atto negoziale con il quale si provvede all'affidamento delle relative procedure di aggiudicazione e di esecuzione delle opere all'Autorità portuale.

Si è rilevato, tuttavia, che in alcuni casi il protocollo di intesa è stato stipulato ed approvato dopo l'aggiudicazione dei lavori.

L'Amministrazione, interpellata per conoscere le ragioni di tale anomala procedura, ha precisato che il protocollo di intesa avrebbe la sola finalità di consentire il finanziamento dell'opera la cui attuazione, compreso il progetto dei lavori, rientrerebbe nei poteri dell'Autorità portuale. L'Amministrazione stessa al riguardo, riferisce, inoltre, che nei protocolli più recenti la formula "si approva il progetto" è stata sostituita con quella "presa d'atto del progetto" che sarebbe più rispondente all'assetto delle competenze reciproche tra Ministero stesso e Autorità.

La tesi non appare persuasiva.

I protocolli di intesa, infatti, sono stati redatti sulla base di uno schema che ha conseguito il parere del Consiglio di Stato. Da tale schema non si evince che il protocollo attui soltanto una funzione volta a finanziare l'intervento, la cui esecuzione è totalmente demandata all'Autorità portuale. Se nella materia, infatti, come ritenuto dal predetto organo consultivo e da questa Corte (che dell'orientamento espresso dal Consiglio di Stato ha preso atto nell'ammettere al visto i decreti approvativi dei protocolli in questione) sussiste una competenza "concorrente" dello Stato rispetto a quella dell'Autorità portuale, appare certamente riduttivo che essa possa esprimersi unicamente nella determinazione dell'importo da impegnare in relazione a dati progettuali approvati da un altro ente, nella designazione del Presidente della commissione di collaudo e nell'attività di monitoraggio sulle opere in corso di esecuzione.

D'altra parte, nell'art. 2 di detto schema è espressamente prescritto che l'Autorità portuale, "dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte del Ministero", si impegna ad iniziare le procedure di gara, etc.

---

<sup>18</sup> L'intervento "nuovo terminal traghetti – ampliamento del ponte Colombo con creazione di 2 nuovi ormeggi – lotto n. 1" nel porto di Genova inserito nel programma 2001-2003, è stato suddiviso in due stralci, aggiudicati separatamente nel 2002.

Ciò premesso in ordine alla portata del protocollo di intesa, si deve segnalare che, contrariamente a quanto avvenuto per gli altri interventi attuati a cura degli Uffici periferici del Ministero, i dati relativi all'esecuzione delle opere dedotte nei protocolli di intesa sono stati forniti precipuamente dalla Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna; il che induce a ritenere che su dette opere è stato effettuato un monitoraggio sistematico ed accurato: monitoraggio da parte dell'Amministrazione che è elemento imprescindibile e, al contempo, indice di buona amministrazione.

Nei prospetti che seguono sono riportati gli interventi affidati alle Autorità portuali con i suddetti protocolli e le fasi di esecuzione degli stessi, dalla progettazione al collaudo.

Non tutte le opere oggetto dei suddetti protocolli risultano inserite nei programmi triennali ex art. 14 della legge 109/94. Alcuni interventi, infatti, sono previsti dall'apposita pianificazione concernente i lavori finanziati con i fondi stanziati dalla normativa sulle "aree depresse" (cfr. pag. 103). Un intervento, avviato nel porto di Genova, concernente "lavori per la nuova viabilità portuale dalla testata del molo vecchio al nuovo varco del molo Giano (varchi doganali)", è stato appaltato in luogo di un altro, programmato e non più attuato, perché ritenuto prioritario, ai sensi della legge 8 giugno 2000, n. 149, con deliberazione della commissione per l'organizzazione del vertice del G8. L'opera di costruzione, nel porto di Livorno, di una "vasca di contenimento dei fanghi di risulta degli escavi" (per euro 4.055.739,10) è stata appaltata nel 1999 e portata a compimento nel 2001, pur essendo stata eliminata dal programma triennale 1999-2001 con decreto di variazione del 17 novembre 1999.

L'Amministrazione, nella memoria del 15 novembre c.a., riferisce che lo stralcio è stato causato da un erroneo inserimento nella tabella delle opere da eliminare.

Altri lavori, infine, facenti parte, nella previsione programmatica, di un unico intervento, sono stati, in sede di stipula dei protocolli di intesa, suddivisi in più lotti funzionali dei quali solo alcuni risultano aggiudicati.

I dati risultanti dai prospetti sono stati elaborati e vengono esposti secondo lo schema concettuale già seguito per gli interventi attuati dagli Uffici del genio civile per le opere marittime, al quale è stato aggiunto, perché specifico degli interventi eseguiti dalle Autorità portuali, il riferimento al raffronto tra protocollo di intesa e aggiudicazione.

Si è così rilevato:

a) rapporto protocollo di intesa – aggiudicazione.

Si è già riferito dei casi nei quali l'approvazione del protocollo di intesa è seguita e non ha preceduto l'aggiudicazione dei lavori e/o la progettazione. Si tratta di nove interventi per uno dei quali, concernente "lavori di banchinamento in zona Capo Bianco e dragaggio fondali" nel porto di Brindisi, il progetto esecutivo non era stato, alla data di approvazione del protocollo, ancora redatto. Di tre interventi non si conosce la data del progetto perché non indicata dall'Amministrazione nel prospetto riepilogativo delle opere né rilevabile dai decreti di approvazione dei protocolli, non inviati dall'Amministrazione stessa.

Quattordici interventi, oggetto di protocolli di intesa, non risultano ancora aggiudicati. L'Amministrazione, nella memoria rassegnata il 16 novembre c.a., riferisce che sono in via di attuazione. Quattro protocolli sono stati stipulati per interventi, da effettuare nel porto di Genova, suddivisi, ai fini della aggiudicazione, in lotti funzionali.

Di tali lotti alcuni risultano aggiudicati, altri devono essere ancora appaltati. Si rinvia al prospetto per la loro individuazione.

Degli ulteriori interventi aggiudicati (n. 29), il tempo intercorrente tra l'approvazione del protocollo e l'aggiudicazione dei lavori è risultato compreso tra un minimo di un mese circa ed un massimo di oltre due anni. Il prospetto indica gli intervalli intercorsi tra i due momenti procedurali:

- da 1 a 6 mesi	n. 11
- da 6 mesi a 12 mesi	n. 11
- da 12 mesi a 24	n. 5
- oltre 24 mesi <sup>19</sup>	n. 2

b) rapporto tra progettazione e aggiudicazione.

---

<sup>19</sup> 1) Genova: lavori del nuovo terminal traghetti – ampliamento del ponte Colombo con creazione di due nuovi ormeggi – lotto 2  
2) Trieste: prolungamento della diga foranea antistante la riva Traiana nel P.F.N. del porto

anni 2 m. 7 g.13

anni 2 m. 1 g.27

Si è tenuto conto dell'intervallo temporale fra le due fasi del procedimento di attuazione in quanto il relativo accertamento è idoneo a fornire importanti elementi di valutazione in ordine alla tempestività dell'attività di realizzazione delle opere. A tal fine si è ritenuto utile suddividere i periodi intervallari in quattro fasce così individuate:

- da 0 a 12 mesi	n. interventi	16
- " 12 a 18 mesi	"	7
- " 18 a 24 mesi	"	10
- " oltre 24 mesi	"	10

Di un intervento non si è potuto determinare il suddetto periodo non essendo conosciuta la data del progetto.

c) Rapporto tra aggiudicazione e inizio lavori.

Lo stesso criterio ha ispirato l'accertamento del tempo intercorso tra l'aggiudicazione e la consegna dei lavori.

Si è così rilevato che quasi tutti i lavori sono stati consegnati entro un anno dalla loro aggiudicazione. In un solo caso la consegna dei lavori è stata effettuata entro 18 mesi da tale data.

Dalla tabella risulta, tuttavia, che per i seguenti appalti aggiudicati, ancora non si è proceduto alla consegna dei lavori:

Genova	Ristrutturazione della testata del molo Ronco
Genova	Lavori del nuovo terminal traghetti – ampliamento del ponte Colombo con creazione di due nuovi ormeggi-Lotto n. 2
Livorno	Delocalizzazione delle operazioni di scarico da navi di GPL ed altri prodotti petrolchimici e loro tras. a dep. costieri
Livorno	Costruzione della banchina di riva e terrapieno retrostante darsena bacino galleggiante
Ravenna	Completamento della banchina in sponda sinistra del canale Candiano in zona "Trattaroli"
Napoli	Lavori di adeguamento e ristrutturazione terminal contenitori al molo "Flavio Gioia"

A tal proposito l'Autorità portuale di Livorno ha comunicato che il ritardo nell'inizio dei lavori e la mancata aggiudicazione degli altri affidatili con i protocolli di intesa di cui alla citata tabella sono da imputare alla circostanza che l'intera area portuale è stata dichiarata sito di interesse nazionale ai fini di bonifica e assoggettata a perimetrazione provvisoria con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 24 febbraio 2003, per l'effettuazione di "attività di caratterizzazione per accer-

tare le effettive condizioni di inquinamento al fine di pervenire alla individuazione del perimetro definitivo”.

In attesa della conclusione di dette operazioni, tutte le attività di esecuzione di opere pubbliche nell'area interessata sono state bloccate.

L'intervento nel porto di Napoli è stato invece dapprima sospeso fino al 13 febbraio 2000 con decreto dell'Autorità portuale del 26 novembre 1999 e, poi, non più attivato perché il relativo contratto è stato rescisso in data 14 febbraio 2000.

L'opera in questione, come si evince dalla relazione inviata dal dirigente dell'area tecnica dell'Autorità, si ricollega ad altra, di cui avrebbe dovuto costituire ampliamento e completamento, già aggiudicata nel 1990 sulla base di un progetto del 1988 di 25 miliardi e 500 milioni di lire, di cui 10 miliardi e 185 milioni per lavori a misura a base di appalto e 15 miliardi e 315 milioni per somme a disposizione dell'Amministrazione, comprensive del costo per l'acquisto di n. 2 gru.

Il finanziamento dell'opera fu disposto con utilizzazione dei fondi F.I.O. 1990/R1989, nella misura di £ 15.426.000.000, dal CIPE con propria delibera del 19.12.1989 che assegnò una prima tranche di 7 miliardi circa, in quanto l'intervento rientrava nei progetti immediatamente eseguibili, ai sensi dell'art. 17 della legge 11 marzo 1988, n. 67. La durata prevista dei lavori era di 330 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla consegna avvenuta in data 19.12.1990 con le riserve di cui all'art. 337 della legge 2248/1865. Il costo di aggiudicazione dei lavori, al netto del ribasso del 10,10%, fu di £ 9.156.315.000.

Senonché la Banca Europea degli investimenti negò l'ulteriore finanziamento di 8.269.685.000 pari alla differenza tra il finanziamento deliberato dal CIPE e la prima rata assegnata. Ciò comportò uno slittamento dei tempi di perfezionamento e approvazione del contratto che venne registrato da questa Corte nel 1994.

Nel corso dei lavori furono redatte 2 perizie, di cui una tecnica senza aumento di spesa, ed un'altra, tecnica e suppletiva, comportante un aumento di spesa di 32 miliardi e 500 milioni.

Tali perizie non furono approvate in seguito a parere negativo espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e, pertanto, nel luglio del 1995, i lavori furono sospesi allorché l'avanzamento di essi aveva raggiunto il 63% dell'importo contrattuale. (£ 5.788.342.276).

L'intervento venne rifinanziato, per il completamento, ai sensi dell'art. 13 del D.L. 67/97, convertito nella legge 135/97 in quanto incluso nell'elenco delle opere e lavori sospesi, a norma dell'art. 13 del decreto in questione, con D.P.C.M. 4 luglio 1997 che nominò per l'esecuzione dei lavori un Commissario straordinario.

Il Commissario acquisì il progetto dei lavori, una perizia di variante e suppletiva per le integrazioni progettuali del completamento dei lavori già appaltati e gli atti di rinuncia e sottomissione integrativi del rapporto contrattuale tra Autorità portuale e l'ATI aggiudicataria dell'appalto originario.

Sulla base dei pareri favorevoli espressi dal Consiglio superiore LL.PP., il Commissario approvò il progetto originario e la perizia di variante e suppletive, opportunamente integrata e rettificata in ossequio alle osservazioni formulate dall'organo di consulenza tecnica, e gli atti di rinuncia e sottomissione. Il quadro economico dell'opera risultò di complessive £ 29.747.023.578 così suddiviso:

£ 9.156.315.000	contratto principale
" 15.541.429.087	importo suppletivo
" 5.049.279.491	somme a disposizione dell'Amministrazione.

Il nuovo atto per l'esecuzione dei lavori fu stipulato nel luglio del 1999.

Senonchè, a seguito di segnalazione della Prefettura di Napoli a fini antimafia, sono state dapprima disposte proroghe fino al 13 febbraio 2000 ed infine decretato dal Presidente dell'Autorità portuale il recesso dal contratto con atto n. 23 del 14 febbraio dello stesso anno.

Per i lavori relativi agli interventi da effettuare nei porti di Genova e di Ravenna non si conoscono le cause della mancata consegna.

a) Tempo di esecuzione degli interventi.

Dei 39 interventi aggiudicati ne risultano compiuti 13 e, di questi, solo di 7 si conosce la data di ultimazione. L'ultimazione, salvo per un solo caso, è intervenuta dopo lo spirare del termine contrattuale previsto o di quello differito in conseguenza di proroghe o sospensioni.

Queste hanno riguardato 18 interventi e sono riportate nel seguente schema riassuntivo:

- entro 50 giorni	2
- fino a 100 giorni	4
- da 100 a 200 giorni	4
- oltre 200 giorni <sup>20</sup>	7
- ancora in fase di sospensione	2

In 10 casi lo spostamento del termine contrattuale è stato determinato anche dalla redazione di perizie di variante o suppletive.

In realtà tali perizie risultano intervenute per 17 interventi per 7 dei quali, peraltro, non sono stati indicati gli eventuali periodi di protrazione dei tempi di esecuzione dei lavori.

Gli appalti non ancora portati a termine sono 20 dei quali 8 non hanno ancora raggiunto la percentuale del 50% dei lavori e 4 sono in fase di completamento.

Di due interventi, per i quali il termine dei lavori in seguito a proroghe o sospensioni era stato differito, rispettivamente all'8 novembre 2002 e al 15 luglio 2003, risulta effettuata, a tutto il 2003 una percentuale di lavori pari al 75 ed al 74 per cento.

In mancanza di indicazione, per tali opere, di ulteriori tempi di protrazione dei lavori per sopravvenute cause giustificative, è da ritenere che si è in presenza di due casi di grave ritardo nell'esecuzione dei lavori.

b) Intervallo tra ultimazione e collaudo.

Degli interventi ultimati (12) 6 risultano collaudati e 6 in corso di collaudazione.

Tenuto conto che ai sensi dell'art. 281, 1° comma della legge 109/94 e dell'art. 192, 1° comma del Regolamento di attuazione il collaudo delle opere deve essere compiuto non oltre sei mesi dalla loro ultimazione, dalla tabella sopra citata risulta che per 3 degli interventi collaudati il

---

20

1) Genova	Costruzione del nuovo terminal traghetti – ampliamento ponte Colombo con creazione due nuovi ormeggi – lotto 1° - II stralcio	gg. 222
2) Genova	Lavori nuova viabilità portuale dalla testata del molo vecchio a nuovo varco molo Giano (varchi doganali) – protocollo aggiuntivo	gg. 294
3) Genova	Ampliamento banchina levante Ponte Doria	gg. 330
4) Genova	II Lotto – ristrutturazione stazioni pompaggio bacini 1-2-3-4 e 5	gg. 405
5) Genova	III Lotto: fornitura e installazione gru su rotaia al bacini S	gg. 412
6) Genova	Lavori di allargamento dell'imboccatura di levante del porto – taglio dente della diga "Duca di Galliera"	gg. 730

compimento delle relative operazioni è intervenuto nel rispetto del termine sopra riferito. Dei restanti tre interventi 2 sono stati collaudati oltre detto termine. Per uno degli interventi eseguiti non è stato possibile accertare l'eventuale ritardo del collaudo non essendo nota la data di ultimazione dei lavori.

In ordine ai 6 interventi non ancora collaudati risulta già spirato il termine previsto dalle suddette norme.

- c) Incrementi del costo dei lavori per perizie, accordi bonari e/o contenziosi. Come si è già riferito per 16 interventi aggiudicati sono state approvate perizie di variante o suppletive. Queste hanno determinato, oltre allo slittamento dei tempi di esecuzione delle opere, anche un incremento del costo dei lavori. Sotto questo profilo dai dati contenuti nelle ripetute tabelle descrittive degli interventi si è rilevato che nella maggior parte dei casi detto incremento è stato contenuto (per 10 non è stata superata la percentuale del 10% dell'importo contrattuale).

Per i seguenti cinque contratti di appalto sono state registrate perizie di variante o suppletive comportanti un aumento percentuale del prezzo tra il 17 e il 34%:

Porto	Descrizione intervento	Costo lavori aggiudicati	Perizia di variante o suppletive	Costo totale lavori
Genova	Ampliamento banchina levante Ponte Doria	2.335.590,86	419.792,61	2.755.383,47
Genova	Lavori di allargamento dell'imboccatura di levante del porto – taglio dente della diga "Duca di Galliera"	2.364.073,28	450.206,96	2.814.280,24
Napoli	Consolidamento ed adeguamento del molo "Immacolatella Vecchia"	9.635.025,15	1.837.003,21	11.472.028,36
Genova	Lavori nuova viabilità portuale dalla testata del molo vecchio a nuovo varco molo Giano (varchi doganali) – protocollo aggiuntivo	3.869.371,12	1.124.345,12	4.993.705,68
Napoli	ammodernamento con adeguamento strutturale ed impiantistico del bacino di carenaggio n. 3	8.817.462,95	3.011.074,34	12.928.537,09

In ordine a tali perizie, non essendo stati trasmessi dall'Amministrazione gli atti relativi alle varie fasi dei procedimenti di aggiudicazione e di esecuzione dei contratti, non è stato possibile verificare il rispetto, o meno, delle condizioni e delle percentuali fissate, in materia, dall'art. 25 della legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni.

Una perizia, infine, non ha comportato alcun incremento del costo dell'opera a cui accede.



Dall'indagine è emerso che in relazione ad un notevole numero di interventi si è verificata la condizione di cui all'art. 31 bis, comma 1, della legge 109/94 e, quindi, sono stati avviati i procedimenti per la conclusione di eventuali "accordi bonari".

Di tali procedimenti, riportati nei prospetti, 8 si sono conclusi con la stipula del relativo accordo cui, in 6 casi, è seguito il provvedimento di approvazione.

In 3 casi il procedimento si è concluso negativamente e le conseguenti vertenze sono state rimesse ad un collegio arbitrale.

I rimanenti 11 procedimenti risultano tuttora in corso e per due di essi il C.S.LL.PP. ha espresso parere negativo.

Gli accordi bonari conclusi hanno comportato un aumento dei costi originari degli appalti (o di quelli derivanti da perizie di variante o suppletive) generalmente non molto rilevanti se si eccettua quello concernente i lavori di banchinamento degli ex cantieri Ferrari Palmaria nel porto di La Spezia che ha determinato un incremento di oltre 15% dell'importo contrattuale.

Notevole è risultata, invece, la percentuale di riduzione rispetto agli importi delle riserve avanzate dalle imprese appaltatrici.

Dall'esame del prospetto stesso, infatti, si evince che gli importi riconosciuti sono contenuti entro una "forbice" tra il 10 ed il 36% circa.

Una forte incidenza sul prezzo contrattuale originario potrebbe avere l'incremento dei costi derivante dall'eventuale accoglimento, da parte della Corte di appello di Napoli, delle riserve avanzate dall'impresa appaltatrice dei lavori per un importo di oltre 12 miliardi in relazione ai lavori per l'intervento nel porto di Napoli di completamento del molo "Flavio Gioia", aggiudicato per euro 12.755.320,32 (+2.607.735,22 per somme a disposizione), in ordine alle quali il lodo impugnato ha riconosciuto all'ATI interessata il diritto ad euro 1.621.286,94.

### 6.2.3 Opere eseguite dall'Autorità portuali senza protocollo di intesa

La tabella "E" contiene la classificazione dei dati, forniti dall'Amministrazione, concernenti le risultanze del monitoraggio eseguito sulle modalità e i tempi di esecuzione delle opere finanziate con i fondi recati dalle leggi sulle "aree depresse". L'attuazione di detti interventi è stata demandata alle Autorità portuali (salvo uno), le quali hanno provveduto ad aggiudicare i lavori relativi ai vari lotti, in cui gli interventi stessi sono stati suddivisi, senza che i criteri, le fasi e le modalità fossero determinate in un atto negoziale quale il "protocollo di intesa".

Alcuni aspetti della gestione, quali ad esempio la eventuale concessione di proroghe o determinazione di sospensioni non sono rilevabili dal monitoraggio di cui sopra, sicchè non è stato possibile accertare, per i diversi appalti aggiudicati, il rispetto, o meno, del tempo di esecuzione previsto nei rispettivi contratti.

Le risorse per tali interventi, come si è detto in precedenza, furono a suo tempo allocate su un apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione. Dopo l'unificazione di questo dicastero e di quello dei lavori pubblici nella nuova Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti, i fondi in questione sono stati parimenti stanziati su uno specifico capitolo del pertinente stato di previsione.

In merito alla mancata stipula di protocolli di intesa per affidare alle competenti Autorità l'attuazione degli interventi giova in questa sede richiamare quanto espresso dalla Sezione del controllo sulla legittimità degli atti delle Amministrazioni dello Stato nella propria deliberazione adottata nella adunanza dell'11 marzo c.a. (n. 3/2004/P).

La Sezione ha, infatti, ritenuto che, specie nei casi nei quali l'onere finanziario per l'esecuzione di opere per le quali sussiste – come ripetutamente affermato – una competenza concorrente tra Stato e Autorità portuale, è a totale carico del primo, non è sufficiente il generico monitoraggio sulle opere eseguite per realizzare siffatta "concorrenza", ma occorre, al fine di garantire il rispetto del principio di buon andamento dell'azione amministrativa, realizzare un efficace assetto del rapporto Stato – soggetto attuatore degli interventi, mediante il ricorso a moduli di collaborazione disciplinati dalla legge 241/1990 (in particolare dall'art. 15) e successive modificazioni e integrazioni che realizzino, in relazione a ciascuna fatti-

specie, la concreta disciplina per il riparto delle competenze e la reciproca collaborazione tra i soggetti pubblici interessati.

Dall'esame della surriferita tabella è risultato che, dei 18 appalti in cui sono stati suddivisi gli interventi affidati alle Autorità portuali (recte 17, più uno attuato a cura del Consorzio ASI di Cagliari) 16 sono stati aggiudicati e 2 non sono stati ancora aggiudicati.

Di quelli avviati 13 sono stati completati, due sono in avanzata fase di completamento ed uno ha raggiunto la percentuale del 64% del prezzo contrattuale.

Gli incrementi di costo di alcuni interventi, dovuti a perizie di variante o suppletive, sono stati finanziati dalle stesse Autorità portuali con i propri fondi o dagli Enti locali.

## 7. Considerazioni conclusive

La gestione riguardata dalla presente indagine investe un arco temporale abbastanza ampio – un quadriennio a partire dal 1999 – e concerne le attività svolte direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da un lato, in attuazione delle proprie competenze in materia di opere pubbliche e dalle Autorità portuali, dall'altro, in virtù del disposto dell'art. 5 della legge 84/94, che stabilisce una competenza "concorrente" tra lo Stato e le Autorità stesse nel settore delle grandi infrastrutture nelle aree portuali gestite da tali enti.

Ciò ha consentito di definire un quadro completo dello stato di attuazione, nel complesso delle aree portuali del nostro Paese, degli interventi di nuova realizzazione o di completamento e/o ristrutturazione, programmati nel corso del quadriennio esaminato.

Dal suddetto "quadro" sono emersi elementi significativi di un andamento abbastanza soddisfacente dell'azione degli enti responsabili della gestione delle attività di realizzazione delle opere marittime, per quanto attiene alla programmazione di esse, mentre non pienamente efficiente è risultata la gestione per quanto riguarda più propriamente gli aspetti finanziari e quelli attinenti all'esecuzione dei lavori.

### 7.1 Programmazione

Per quanto riguarda la programmazione degli interventi è da rilevare, preliminarmente, che la procedura di cui all'art. 14 della legge 109/94 è divenuta o-

perativa a partire dal programma triennale 2001-2003, essendo intervenute la pubblicazione del regolamento di attuazione, approvato con D.P.R. n. 554/99, soltanto nel mese di aprile del 2000 e l'emanazione del previsto decreto del Ministro dei lavori pubblici, per l'approvazione degli schemi-tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori, solo nel successivo mese di giugno.

I precedenti programmi, relativi ai trienni 1999-2001 e 2000-2002, presi in considerazione dalla presente indagine, sono stati ovviamente redatti sulla base della normativa comune sulla programmazione dell'attività amministrativa e, per quanto concerne le opere nei porti sedi di Autorità portuali, sulla base delle indicazioni contenute nei piani operativi triennali, redatti da tali Autorità ai sensi dell'art. 9, comma 3 della legge n. 84/94, rispetto ai quali compete, poi, all'Amministrazione statale di individuare, ai fini del finanziamento da corrispondere, le priorità e, quindi, l'inserimento in un programma ministeriale in coerenza con il rapporto sinergico tra Amministrazione statale e soggetti attuatori già delineato nella surriferita legge di riforma del sistema portuale e compiutamente definito, con rilevanza generale, nella materia dei lavori pubblici, dal menzionato art. 14 della legge quadro n. 109/94.

In merito alla attività di programmazione appare utile richiamare, in questa sede, i principi e le finalità che, rispettivamente, sono alla base ed ispirano una corretta ed efficace azione di pianificazione di ogni intervento rimesso alla attuazione di un ente pubblico.

Sotto tali aspetti, i piani o i programmi, in generale, costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa finalizzati all'esigenza, tipica di ogni azione proiettata nel futuro, di prevedere le necessità da soddisfare, di valutare il grado e il tempo di perseguimento dell'obiettivo da raggiungere in rapporto alle difficoltà oggettive o soggettive presenti o a venire, e, quindi, di graduare l'azione sulla base di un ben definito scenario probabilistico.

Il programma, quindi, rappresenta l'elaborazione di un progetto realizzabile definito sulla base delle risorse disponibili per la sua realizzazione, dei tempi e modi necessari per il raggiungimento dell'obiettivo, in rapporto ai costi-benefici.

Quanto si è detto è tanto più riferibile alla gestione indagata, atteso che con detti programmi si persegue l'obiettivo, di importanza fondamentale per il Paese, di una rete portuale moderna ed efficiente in grado di offrire strutture e servizi tecnologicamente all'altezza delle richieste sempre crescenti dei soggetti fruitori, in un quadro complessivo di ammodernamento dell'intero settore del trasporto

nell'ottica di una integrazione sempre più accentuata tra i vari segmenti di esso: ferroviario, automobilistico, aereo e marittimo.

Così delineati i caratteri e le finalità propri della programmazione e valutati alla luce di essi i programmi deliberati dall'Amministrazione nel campo delle opere marittime e portuali considerati dalla presente indagine, può pervenirsi ad un giudizio complessivamente positivo in merito all'operato di programmazione dell'Amministrazione.

Dal raffronto eseguito tra gli interventi programmati ed i relativi appalti aggiudicati, sia per le opere da attuare a cura degli Uffici del genio civile per le opere marittime, sia per quelle affidate, per la realizzazione, alle Autorità portuali, è emerso tuttavia che buona parte delle opere previste nei vari programmi non è pervenuta alla fase realizzativa.

Come si è rilevato, infatti, (par. 6.1.1 e 6.2.1) il 69% degli interventi di competenza degli uffici periferici del Ministero ed il 56% la cui attuazione compete alle Autorità portuali sulla base dei "protocolli di intesa" non sono stati avviati.

Si tratta, tuttavia, di percentuali di inattivazione riferibile in larga misura ad una programmazione delle opere molto ampia e rispetto alla quale l'utilizzazione delle risorse che, come si è rilevato nel paragrafo 5.1 "profili finanziari", è stata quasi completa sia per le dotazioni di competenza che per i residui di stanziamento, ha fatto sì che venissero avviate solo le opere che presentavano carattere di priorità a giudizio dell'Amministrazione.

Nè tali percentuali possono imputarsi a carenze progettuali giacchè, come riferito dall'Amministrazione nella memoria rassegnata in data 16 novembre c.a., (prot. n. 6484 del 15 novembre 2004) e nell'intervento dei rappresentanti dell'Amministrazione stessa nell'adunanza pubblica del 17 novembre c.a., tutti gli interventi previsti nei programmi triennali sono assistiti da progetti preliminari e da copertura finanziaria sì da determinare una sorta di "coincidenza" tra piani triennali ed elenchi annuali.

In proposito, l'Amministrazione riferisce, infatti, che detti programmi hanno carattere "a scorrimento" per cui ogni anno vengono riesaminati gli interventi programmati ridefinendo priorità, nuovi inserimenti, esclusioni, alla luce di eventuali difficoltà progettuali e/o di altre sopravvenute esigenze.

Il programma di riferimento per valutare eventuali ritardi nell'avvio delle opere, dovrebbe, conseguentemente, essere, ad avviso dell'Amministrazione, non

quello in cui l'opera è inserita "per la prima volta", ma quello in cui l'opera è formalmente approvata e finanziata.

La tesi, appare idonea a chiarire – in via generale – le ragioni per le quali interventi, già programmati, non siano avviati nel periodo di riferimento del programma e siano o accantonati o riproposti negli aggiornamenti programmatici successivi, con differimento, quindi, dei tempi di attuazione. Non sembra però che tale assunto possa inficiare la constatazione - frutto di una operazione di raffronto tra interventi programmati e lavori avviati – della sussistenza di opere previste ma non ancora portate ad esecuzione.

In merito alla asserita "coincidenza" tra programmi triennali ed elenco annuale è da osservare, peraltro, che tale assunto si basa sul convincimento, non esatto, che tutti gli interventi previsti nei piani triennali siano assistiti da copertura finanziaria. Questa, infatti, sussiste realmente solo per le opere inserite nell'elenco annuale, per le quali, anzi, detta copertura costituisce un obbligo di legge (art. 14 L. 109/94). Per gli interventi riportati negli altri due anni del triennio, invece, la copertura è solo virtuale in quanto fondata su una presunzione di invarianza, nei due esercizi successivi al primo, dell'ammontare delle risorse del relativo capitolo di bilancio.

Da imputare ad inspiegabili inerzie delle Autorità portuali sono, invece, quei casi rilevati di interventi previsti nei protocolli di intesa stipulati ed approvati (n. 15) ma non aggiudicati o, comunque, non avviati, sebbene i rispettivi progetti esecutivi fossero stati approvati con lo stesso decreto di approvazione del pertinente protocollo.

## 7.2 Profili finanziari

Per quanto concerne i profili finanziari della gestione, questi scontano i ritardi e le lentezze rilevate sia rispetto ai programmi sia alla fase più propriamente realizzativa. Si è, infatti, segnalato, con riferimento al capitolo generale (7841) ed agli esercizi considerati in relazione alla gestione finanziaria (2000, 2001 e 2002), che gli impegni in conto competenza hanno rispettato l'obiettivo minimo indicato nelle direttive ministeriali per ciascuno degli anni di riferimento (rispettivamente 87,86% - 86,12% e 90,50% a fronte della percentuale assegnata dell'80%). Soddisfacente andamento hanno avuto anche gli impegni in conto residui di stanziamento che, utilizzati per il 57% nel 2001, sono andati progressivamente verso l'esaurimento negli esercizi successivi.

Ad un livello nettamente inferiore si collocano i pagamenti in conto competenza che, come si è rilevato, hanno determinato un notevole appesantimento della gestione dei residui (propri).

Tale fenomeno di accumulo di residui propri trova conferma nel rilevato prolungamento dei tempi di esecuzione dei vari interventi dovuto, prevalentemente, al frequente ricorso a provvedimenti di sospensione e/o proroga dei lavori.

E' da sottolineare, comunque, la difficoltà di discernere con chiarezza i valori della gestione finanziaria del suddetto capitolo di spesa, a causa della concentrazione delle risorse destinate al perseguimento di finalità diverse, sia pure affini, per cui gli importi impegnati per il settore interessato dall'indagine sono stati rilevati dai decreti di impegno e dagli elenchi delle opere forniti dall'Amministrazione piuttosto che dai dati contabili di consuntivo della gestione risultanti dai decreti di accertamento dei residui.

### 7.3 Esecuzione degli interventi

Anche questa fase è contrassegnata da rilevanti ritardi, riscontrabili in tutte le fasi, dalla progettazione al collaudo.

- Intervallo temporale tra progettazione e aggiudicazione dei lavori.

Considerato fisiologico un periodo di 12 mesi dalla redazione del progetto definitivo, le rilevate percentuali, del 76% dei lavori di competenza degli Uffici del genio civile OO.MM. e del 61% circa di quelli attuati dalla Autorità portuali, di superamento di tale limite temporale, segnalano una certa lentezza degli uffici preposti ai relativi compiti, rese più evidenti dalle ulteriori alte percentuali di interventi aggiudicati dopo 18 mesi e di quelli per i quali, tra i due momenti procedurali, è intercorso un tempo superiore ai due anni. Particolarmente elevati sono risultati i ritardi nella aggiudicazione indicati a pagina 117 (da oltre 2 anni a ben 7 anni e 26 giorni).

L'Amministrazione, nella predetta memoria del 16 novembre 2004, imputa i rilevati ritardi ai tempi necessari per acquisire, sui progetti presentati, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e la valutazione di impatto ambientale da parte della competente autorità.

Per quanto attiene al parere, si osserva che i "tempi tecnici" necessari per acquisirlo sono stati nettamente ridotti dall'art. 11, 2° comma, della legge 25 maggio 1997, n. 127 ( recante misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e controllo), a mente del quale il pre-

detto organo consultivo "esprime il parere entro 45 giorni dalla trasmissione del progetto. Decorso tale termine, il pare si intende espresso in senso favorevole".

Al riguardo, peraltro, la stessa rappresentate dell'Amministrazione, nell'intervento alla odierna adunanza, ha affermato che, nella quasi totalità dei casi, il parere è acquisito entro il suddetto termine e che, nei rimanenti casi, l'Amministrazione, in ragione della valenza prettamente tecnica del parere stesso, preferisce attendere l'acquisizione, sia pure tardiva, prima di procedere all'approvazione del progetto.

In merito alla valutazione di impatto ambientale, giova osservare che una riduzione dei tempi di attesa della relativa pronuncia potrebbe conseguire, almeno per i progetti di più rilevante importanza, dall'attivazione di "conferenze di servizi" previste dalla vigente normativa (artt. da 14 a 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, come modificata, sul punto, dalla legge 24 novembre 2000, n. 340).

- Tempo intercorso tra protocolli di intesa e aggiudicazione

Questo intervallo procedimentale è tipico delle opere eseguite dalle Autorità portuali.

Si è riferito nella parte espositiva che la mancata stipula di protocolli di intesa per una serie di interventi previsti dalla pianificazione delle opere finanziate con le risorse derivanti dalle leggi sulle "aree depresse" costituisce, alla stregua di quanto ritenuto dalla Sezione centrale di questa Corte competente per il controllo di legittimità sugli atti delle Amministrazioni dello Stato (delib. n. 3/2004/P), una fattispecie di illegittimità, ancorché, come riferito dall'Amministrazione, le deliberazioni CIPE di finanziamento contengano prescrizioni di dettaglio in ordine al monitoraggio sull'esecuzione delle opere, alla subordinazione dei pagamenti a quote di realizzazione dei lavori, all'utilizzo delle economie ed alle cause di revoca dei finanziamenti.

Ma, aldilà di tali fattispecie, suscita perplessità, sotto il medesimo profilo, l'intervenuta stipulazione ed approvazione di nove protocolli dopo l'aggiudicazione dei lavori e di due casi nei quali il progetto dei lavori è stato redatto dopo l'approvazione del relativo atto negoziale.

In disparte le surriferite considerazioni in merito alla legittimità della azione amministrativa, si deve sottolineare, in primo luogo sotto il profilo dell'inefficienza operativa, il mancato avvio di interventi oggetto di protocolli già approvati, a parte quelli, segnalati dall'Autorità portuale di Livorno, nei quali il ritardo non è dipeso da inerzie imputabili a tale ente.



Sotto l'aspetto della tempestività, appare eccessivo il ritardo di oltre un anno dall'approvazione del protocollo, rilevato per l'aggiudicazione di 7 degli interventi esaminati.

- Consegna dei lavori

Notevoli indugi sono stati rilevati anche per questa fase dell'attività di esecuzione.

Una percentuale abbastanza consistente dei lavori di competenza degli Uffici del genio civile OO.MM. (25% circa) è stata consegnata dopo un anno dalla loro aggiudicazione e, come si è visto, un'opera, aggiudicata il 22.11.2002, non è stata ancora avviata.

L'Amministrazione imputa tali ritardi prevalentemente a contenziosi insorti dopo l'aggiudicazione degli appalti o alla ritardata acquisizione delle certificazioni antimafia, dopo l'aggiudicazione provvisoria, che le competenti Prefetture rilasciano in tutti i casi nei quali i certificati delle Camere di commercio, industria e artigianato sono privi della dicitura di cui all'art. 9 del D.P.R. 252/98. Tenuto conto, peraltro, del termine di 45 giorni, prorogabile di altrettanti giorni, entro il quale le Prefetture debbono rilasciare la certificazione, non sembra che eventuali ulteriori indugi, da parte di dette autorità, possano avere un'incidenza determinante nei rilevati ritardi nella stipula dei contratti e nella consegna dei lavori.

Più spedita è risultata, invece, in generale, la consegna dei lavori da parte delle Autorità portuali.

In relazione alle opere di competenza di tali enti, si è rilevato, tuttavia, che 6 degli interventi aggiudicati non sono ancora iniziati. Per due di essi, riguardanti il porto di Livorno, il mancato avvio è da riferire alla situazione di blocco derivante dalla perimetrazione dell'intera area portuale interessata da indagini di "caratterizzazione" ai fini di bonifica da inquinamenti.

Per i lavori concernenti il molo "Flavio Gioia" del porto di Napoli si è ampiamente riferito in narrativa in ordine ai gravissimi ritardi di attuazione derivanti da problemi di mancato completamento del finanziamento deliberato dal CIPE, da deficienze progettuali riguardanti le perizie suppletive proposte e da aspetti concernenti il procedimento di aggiudicazione dell'appalto (mancanza requisiti soggettivi sotto il profilo della certificazione antimafia) che hanno condotto ad un recesso dal contratto e da un conseguente contenzioso in atto (lodo arbitrale sulle riserve avanzate per l'attività svolta e successiva impugnazione).

Non è stato possibile, invece, riscontrare le ragioni della mancata consegna degli altri lavori concernenti il porto di Genova (n. 2) e di Ravenna (n. 1).

- Proroghe e sospensioni

Lo slittamento dei tempi contrattualmente stabiliti per l'esecuzione delle opere è stato riscontrato nel 60% dei casi per gli interventi avviati dagli Uffici del genio civile OO.MM. e nel 46% circa per quelli attuati dalle Autorità portuali.

In disparte ogni considerazione in merito all'ammissibilità delle proroghe concesse ed alle cause di sospensione dei lavori – per ciascuno degli interventi appaltati – che non è possibile esprimere per l'omesso invio, da parte dell'Amministrazione, della documentazione dimostrativa dell'attività di esecuzione delle opere, non può tuttavia sottacersi che la dilatazione dei termini previsti per il compimento dei lavori di oltre 200 giorni (fino a 1148 gg.) rilevato per oltre un terzo delle opere eseguite dagli Uffici periferici del Ministero e per circa il 20% di quelli di competenza delle A.P., non può essere valutata come "fisiologica".

- Collaudo

Tale fase conclusiva del procedimento di esecuzione delle opere non sempre è stata avviata nel rispetto dei tempi di legge. I ritardi in questione riguardano prevalentemente gli interventi di competenza degli Uffici del genio civile OO.MM. e sono stati registrati per il 25% dei lavori ultimati.

In merito al mancato esperimento del collaudo ed alla mancata ultimazione dei lavori, dall'indagine sono emersi 4 casi di grave patologia del procedimento di esecuzione delle opere.

Si tratta dei seguenti interventi.

Ufficio Genio Civile di Cagliari	Porto di Albatax	Ristrutturazione e rinforzo del molo di levante
	Porto di Olbia	Ristrutturazione edificio Capitaneria di porto
Ufficio Genio Civile di Ancona	Porto di Ancona	Lavori di 1° fase opere a mare e realizzazione 600 m. diga sottoflutto e banchina 26
Autorità portuale di Napoli	Porto di Napoli	Lavori di adeguamento e ristrutturazione terminal contenitori al molo Flavio Gioia

Per le opere riguardanti i porti di Arbatax e Olbia non è dato conoscere le ragioni che hanno dato luogo alla rescissione del contratto.

Degli altri 2 interventi si è ampiamente riferito nella parte espositiva.

Per quanto attiene all'appalto per i lavori nel porto di Ancona finanziati ai sensi dell'art. 2 della legge 879/86 aggiudicato in seguito all'annullamento della precedente aggiudicazione da parte del giudice amministrativo, l'intervenuta rescissione del contratto per fallimento dell'impresa capogruppo dell'ATI aggiudicataria fa sorgere qualche perplessità in ordine alla correttezza dell'appalto affidato. E' ben vero che l'aggiudicazione è stata conseguente ad una decisione giurisdizionale definitiva ed ha riguardato l'ATI che nell'appalto originario si era classificata al se-

condo posto della graduatoria. Devesi, però, osservare che l'aggiudicazione stessa comporta l'accertamento della presenza di tutti i requisiti richiesti dalla legge e dal bando, ivi compresi quelli di carattere finanziario.

Orbene, nella specie, trattandosi di procedere ad una nuova aggiudicazione a distanza di alcuni anni dalla precedente, sarebbe stato necessario accertare il permanere delle condizioni soggettive inerenti la capacità finanziaria delle imprese facenti parte dell'Associazione con la quale fu poi stipulato il contratto. In proposito, peraltro, non è dato riscontrare le ragioni per le quali nei confronti della capogruppo di tali imprese non fosse stato rilevato lo stato di insolvenza (o di pre insolvenza) che, in considerazione dell'intervallo fra aggiudicazione (fine dicembre 1999) e dichiarazione di fallimento (anteriore al 5 febbraio 2002) si sarebbe dovuto - salvo prova contraria - rilevare.

L'Amministrazione, nella surriferita memoria del 15 novembre c.a., riferisce di non aver potuto rilevare la sofferenza finanziaria dell'impresa poi fallita giacchè da un certificato della competente Camera di commercio, acquisito su apposita richiesta in data 13 maggio 1999, nulla emergeva al riguardo. Si prende atto della dichiarata non conoscenza della situazione di dissesto finanziario dell'impresa aggiudicataria quale risultante per tabulas all'atto dell'affidamento dell'appalto, ma, nel contempo, non può non segnalarsi l'adeguatezza degli strumenti di controllo finanziario apprestati dall'ordinamento (bilanci, relazioni degli organi di controllo, documenti reddituali, attestazioni degli istituti di credito) a consentire una tempestiva rilevazione reale della consistenza economico-finanziaria della impresa.

La vicenda, comunque, è emblematica dell'estremo ritardo, pari ad oltre 15 anni, intercorrente tra la disponibilità dei fondi (1986, data di entrata in vigore della legge 879) e il collaudo dell'80% dei lavori finanziati con tali risorse.

Anche la mancata realizzazione dell'intervento relativo ai lavori di adeguamento, completamento e ristrutturazione del terminal contenitori al molo Flavio Gioia di Napoli, costituisce un caso estremo di ritardo giacchè dell'opera originaria progettata nel 1988 e finanziata nel 1990, è stata eseguita solo una parte (quella relativa ai lavori effettuati prima della sospensione disposta nel 1995), rimanendo del tutto inattuato il completamento conseguente all'ampliamento ed alle integrazioni progettuali di cui si è riferito nella parte espositiva.

Appaiono di rilevante gravità le cause (riconducibili a carenze di progettazione e mancanza di requisiti soggettivi di una delle imprese facenti parte dell'ATI aggiudicataria dei lavori riappaltati nel 1999) che hanno impedito, a distanza di ol-

tre 15 anni, di acquisire un'opera di grande utilità ai fini della fruizione di servizi portuali di notevole importanza (terminal per containers) per la quale sono state destinate ingenti risorse.

Il Magistrato istruttore  
(Cons. Fabrizio Arioti)

## APPENDICE

TABELLE da A ad M

## GESTIONE DEI RESIDUI cap. 7257/7841

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2000</b>	1993	41.375.458,01		41.375.458,01		2.778.344,31	38.597.113,70	0,00	0,00	0,00
	1994	14.157.386,98		14.157.386,98		1.022.535,18	68.663,03	13.066.188,78	0,00	13.066.188,78
	1995	25.882.579,61		25.882.579,61		12.216.988,17	129.641,98	13.535.949,45	0,00	13.535.949,45
	1996	44.094.498,77		44.094.498,77		3.638.329,15	0,00	40.456.169,62	0,00	40.456.169,62
	1997	30.017.190,63	488.583,42	30.505.774,05	485.743,97	17.606.513,82	2.839,45	12.896.420,78	0,00	12.896.420,78
	1998	62.086.623,23	1.445.030,91	63.531.654,14	1.428.822,44	18.744.357,15	1,29	44.771.088,52	16.207,18	44.787.295,70
	1999	93.610.989,93	14.376.543,75	107.987.533,68	14.374.884,08	14.709.335,95	0,00	93.276.538,05	1.659,67	93.278.197,72
	<b>Totale</b>	<b>311.224.727,16</b>	<b>16.310.158,08</b>	<b>327.534.885,26</b>	<b>16.289.450,49</b>	<b>70.716.403,73</b>	<b>38.798.259,45</b>	<b>218.002.355,20</b>	<b>17.866,85</b>	<b>218.020.222,05</b>
<b>2001</b>	1994	13.066.188,78	0,00	13.066.188,78	0,00	505.450,40	12.096.272,89	14.996,46	0,00	14.996,46
	1995	13.535.949,45	0,00	13.535.949,45	0,00	9.286.911,47	608.210,18	3.640.827,80	0,00	3.640.827,80
	1996	40.456.169,62	0,00	40.456.169,62	0,00	7.615.095,55	0,54	32.841.073,53	0,00	32.841.073,53
	1997	12.896.420,78	0,00	12.896.420,78	0,00	3.906.508,07	43.244,72	8.946.668,00	0,00	8.946.668,00
	1998	44.771.088,52	16.207,18	44.787.295,70	16.207,18	9.506.476,05	1,29	35.100.025,88	32,58	35.100.058,46
	1999	93.276.538,05	1.659,67	93.278.197,72	0,00	22.644.392,44	0,00	70.620.036,33	13.769,15	70.633.805,48
	2000	122.247.617,07	45.050.317,63	167.297.934,70	25.531.266,93	31.017.590,78	0,00	115.354.383,41	19.519.050,70	134.873.434,11
	<b>Totale</b>	<b>340.249.972,27</b>	<b>45.068.184,48</b>	<b>385.318.156,75</b>	<b>25.547.474,11</b>	<b>84.482.424,76</b>	<b>12.747.729,62</b>	<b>266.518.011,41</b>	<b>19.532.852,43</b>	<b>286.050.863,84</b>
<b>2002</b>	1994	14.996,46	0,00	14.996,46	0,00	3.336,75	11.659,71	0,00	0,00	0,00
	1995	3.640.827,80	0,00	3.640.827,80	0,00	380.274,82	3.258.539,03	2.013,95	0,00	2.013,95
	1996	32.841.073,53	0,00	32.841.073,53	0,00	8.475.670,19	1,25	24.365.402,08	0,00	24.365.402,08
	1997	8.946.668,00	0,00	8.946.668,00	0,00	2.322.723,19	369,00	6.623.574,82	0,00	6.623.574,82
	1998	35.100.025,88	32,58	35.100.058,46	0,00	3.310.655,91	25.374,47	31.767.961,66	0,00	31.767.961,66
	1999	70.620.036,33	13.769,15	70.633.805,48	0,00	8.057.785,99	74.316,47	62.501.703,02	0,00	62.501.703,02
	2000	115.354.383,41	19.519.050,70	134.873.434,11	18.694.898,17	25.633.870,58	0,00	108.415.411,03	824.152,52	109.239.563,55
	2001	125.450.661,52	32.539.881,47	157.990.542,99	31.256.713,67	30.285.804,22	3,87	126.580.482,35	1.283.163,93	127.863.646,28
<b>Totale</b>	<b>391.968.672,93</b>	<b>52.072.733,90</b>	<b>444.041.406,33</b>	<b>49.951.611,84</b>	<b>78.470.121,65</b>	<b>3.370.263,80</b>	<b>360.256.548,91</b>	<b>2.107.316,45</b>	<b>362.363.865,36</b>	

I totali degli E.F. 1998 e 2001 risultano superiori a seguito delle assegnazioni in aumento rispettivamente di € 3.933,58 e € 158.911,78 = € 162.845,36

## Anagrafica capitolo di spesa

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei LL.PP.</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>	
<b>Capitolo</b>	7257		7841	
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (trasporto vie d'acqua)	2.2.1.1 (Difesa civile - Interventi per pubbliche calamità) 5% 4.5.2.6 (Infrastrutture nel settore marittimo) 75% 5.4.1.6 (Opere a difesa di abitati e coste) 20%		
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	3.2.1.1		4.2.3.3	
<b>Denominazione</b>	Investimenti - Opere Marittime e portuali			
<b>Legge di riferimento</b>	L. 542/1907; 341/95; 135/97.			
<b>Centro di responsabilità</b>	Direzione generale delle OO.MM		Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

## GESTIONE DEI RESIDUI cap. 7263/7847

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
2000	1998			12.632.799,86		7.813.311,08	0,00	4.819.488,78	0,02	4.819.488,80
	1999			45.627.121,25		26.776.569,88	0,00	18.850.551,37	0,00	18.850.551,37
	<b>Totale</b>			<b>58.259.921,11</b>						<b>23.670.040,17</b>

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
2001	1998	4.819.488,78	0,02	4.819.488,80		5,16	1,31	4.819.482,32	0,00	4.819.482,32
	1999	18.850.551,37	0,00	18.850.551,37		10.651.285,46		8.199.266,91	0,00	8.199.266,91
	2000	10.045.155,59	6.377.881,95	16.423.027,57	0,00	7.771.413,71		2.273.730,58	6.377.881,95	8.651.613,86
	<b>Totale</b>	<b>33.715.195,74</b>	<b>6.377.881,97</b>	<b>40.093.067,74</b>		<b>18.422.704,33</b>	<b>1,31</b>	<b>15.292.479,81</b>	<b>6.377.881,95</b>	<b>21.670.363,09</b>

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
2002	1998	4.819.483,59		4.819.483,59		3.999.998,71	1,29	819.483,59		819.483,59
	1999	8.199.265,90		8.199.265,90		4.078.057,96	65.093,86	4.056.114,08		4.056.114,08
	2000	2.273.730,58	6.377.881,95	8.651.613,86		6.676.387,44	0,00	455.733,70	1.519.491,40	1.975.225,10
	2001	23.050.807,89	2.476.415,47	25.527.223,38		8.762.795,78	3,87	14.251.997,99	2.512.425,74	16.764.423,73
	<b>Totale</b>	<b>38.343.287,96</b>	<b>8.854.297,42</b>	<b>47.197.586,73</b>		<b>23.517.239,89</b>	<b>65.099,02</b>	<b>19.583.329,36</b>	<b>4.031.917,14</b>	<b>23.615.246,50</b>

<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei trasporti e della navigazione</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>
<b>Capitolo</b>	7263		7847
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (trasporto vie d'acqua)	4.5.2.6 (infrastrutture nel settore marittimo)	
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	4.2.1.4		4.2.3.3
	Investimenti - Opere Marittime e portuali		
<b>Denominazione</b>	Spese per interventi nei porti situati in aree depresse		
<b>Legge di riferimento</b>	L. 641/1996 e L. 135/1997		
<b>Centro di responsabilità</b>	Unità di gestione infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo	Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

## GESTIONE DEI RESIDUI cap. 7365/7933

Esercizio Finanziario 2000	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>Cap. 7365</b>	1999		728.447,47	728.447,47	728.447,47	0,00	0,00	728.447,47	0,00	728.447,47
	<b>Totale</b>			728.447,47						728.447,47

Esercizio Finanziario 2001	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>Cap. 7365</b>	1999	728.447,47		728.447,47		186.779,74		541.667,73		541.667,73
	2000	516.213,65		516.213,65				516.213,65		516.213,65
	<b>Totale</b>			1.244.661,12						1.057.881,38

Esercizio Finanziario 2002	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>Cap. 7933</b>	1999	541.667,73		541.667,73		7.585,72		534.082,01		534.082,01
	2000	516.213,65		516.213,65				516.213,65		516.213,65
	2001	1.363.446,21		1.363.446,21				1.363.446,21		1.363.446,21
	<b>Totale</b>			2.421.327,59						2.413.741,87



*Anagrafica capitolo di spesa*

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei LL.PP.</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>	
<b>Capitolo</b>	7365		7933	
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (trasporto vie d'acqua)	4.5.2.6 (infrastrutture nel settore marittimo)		
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	3.2.1.4		4.2.3.10	
	Intese istituzionali di programma			
<b>Denominazione</b>	Somme occorrenti per il completamento di opere infrastrutturali nelle aree depresse delle regioni del centro-nord			
<b>Legge di riferimento</b>	Legge 30 giugno 1998, n. 208			
<b>Centro di responsabilità</b>	Direzione generale delle OO.MM.		Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

*Anagrafica capitolo di spesa*

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei LL.PP.</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>	
<b>Capitolo</b>	7259		7843	
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (trasporto vie d'acqua)	4.5.2.6 (infrastrutture nel settore marittimo)		
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	3.2.1.1		4.2.3.3	
	Investimenti Opere marittime e portuali			
<b>Denominazione</b>	Spese per l'esecuzione di opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona in attuazione del piano regolatore del porto. (Nuova istituzione)			
<b>Legge di riferimento</b>	Legge 1° dicembre 1986 n. 879 (art. 28)			
<b>Centro di responsabilità</b>	Direzione generale delle OO. MM.		Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

GESTIONE DEI RESIDUI cap. 7259/7843										
Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2000</b>	1993/1999			13.920.809,64		3.615.202,17		10.305.607,47		10.305.607,47
	<b>Totale</b>			13.920.809,64						10.305.607,47
Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2001</b>	1994/1999	10.305.607,47		10.305.607,47		10.295.245,49	3,87	10.361,98		10.361,98
	2000	1.934.965,29		1.934.965,29				1.934.961,42		1.934.961,42
	<b>Totale</b>	12.240.572,76		12.240.572,76				1.945.323,40		1.945.323,40
Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2002</b>	1995/1999	10.361,98		10.361,98		261.486,27		10.361,98		10.361,98
	2000	1.934.961,42		1.934.961,42				1.673.475,16		1.673.475,16
	<b>Totale</b>			1.945.323,40				1.683.837,14		1.683.837,14

### Anagrafica capitolo di spesa

Esercizio Finanziario	2000	2001	2002	2003
<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei LL.PP.</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>	
<b>Capitolo</b>	7262		7857	
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (trasporto vie d'acqua)	4.5.2.6 (infrastrutture nel settore marittimo)		
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	3.2.1.1		4.2.3.3	
	Investimenti - Opere Marittime e portuali			
<b>Denominazione</b>	Spese per interventi di riqualificazione funzionale delle banchine, manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali, escavazione dei fondali, dei porti di Trapani e Marsala			
<b>Legge di riferimento</b>	L. 295 del 3/8/1998			
<b>Centro di responsabilità</b>	Direzione generale delle OO.MM		Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

*Anagrafica capitolo di spesa*

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Bilancio di previsione</b>	<b>Ministero dei LL.PP.</b>		<b>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</b>	
<b>Capitolo</b>	2321		2141	
<b>Funzione Obiettivo (F.O.)</b>	4.5.2 (Trasporti vie d'acqua)	4.5.2.91 (Oneri indivisibili e non altrimenti classificabili)		
<b>Unità Previsionale di Base (U.P.B)</b>	3.1.2.1		4.1.2.11	
	Interventi - Manutenzione OO.MM			
<b>Denominazione</b>	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria - I classe - e delle opere marittime, manutenzione e riparazione delle opere edilizie in servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti			
<b>Legge di riferimento</b>	R.D. 1.01.1912 n. 974			
<b>Centro di responsabilità</b>	Direzione generale delle OO.MM		Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna	

## GESTIONE DEI RESIDUI cap. 2321/2141

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2000</b>	1997			533.422,91		7.525,46	525.897,45	0,00	0,00	0,00
	1998			594.775,03		139.577,48	5,92	455.191,63	0,00	455.191,63
	1999			1.667.570,68		1.001.392,92	0,00	666.177,76	0,00	666.177,76
	<b>Totale</b>			<b>2.795.768,62</b>						

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2001</b>	1998	455.191,63	0,00	455.191,63		0,01	455.191,65	455.191,64	0,00	0,00
	1999	666.177,76	0,00	666.177,76		20.126,81	0,00	646.050,95	0,00	646.050,95
	2000	2.685.219,75	0,00	2.685.219,75		2.001.904,48	0,00	683.315,51	0,00	683.315,51
	<b>Totale</b>			<b>3.806.589,14</b>						

Esercizio Finanziario	Residui iniziali				Impegni	Pagamenti	Economie	Residui finali		Residui finali totali
	Provenienza esercizio finanziario	PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	TOTALI				PROPRI (Let. "A e C")	DI STANZIAMENTO (Let. "F")	
<b>2002</b>	1999	646.050,95	0,00	646.050,95		34.995,58	611.055,49	0,00	0,00	0,00
	2000	683.315,51	0,00	683.315,51			0,00	597.821,68	0,00	597.821,68
	2001	3.757.027,34	0,00	3.757.027,34		3.097.590,06	0,00	659.437,28	0,00	659.437,28
	<b>Totale</b>			<b>5.086.393,80</b>						

Legge di finanziamento	Porto (Ente attuatore)	Descrizione intervento	Finanziam. globale	Importo impegnato	Impresa aggiudicataria	Importo a base d'asta	Tipo di gara e ribasso d'asta	Costo lavori aggiudicati	Oneri di sicurezza	Data aggiud. lavori	Data inizio lavori	
341/1995	A.P. VENEZIA	Ristrut. e bonif. di magaz. Moli A e B di Marghera	7.746.853,49									
		1° lotto: magazzini 304,424,426,427,428,508		4.170.000,00	SACAIM SpA	4.129.560,23	P.I. 12,34%	3.619.972,50	77.468,53	18/09/2002	02/01/2003	
		II° lotto		3.576.853,49	GARA		IN	CORSO				
641/1996	A.P. GENOVA	Gru di banchina e depurazione porto	19.108.905,27									
		Progetto 2191 - Rete fognaria civile portuale		4.120.658,53	ATI: Snc Ing. A.GRASSI	4.497.823,13	L.P. 18,21%	3.678.769,54	0,00	17/12/1998	09/02/1999	
		Progetto 2192 - costr. 2 portainers Sampierdarena lotto B		9.296.224,18	SpA Techit Itaimpianti	9.164.011,22	A.C. 2%	8.980.730,99	0,00	09/11/1998	26/04/1999	
		Progetto 2232 - fornitura di 2 gru gommate		4.429.480,61	FANTUZZI REGGIANE SpA	4.648.112,09	L.P. 6%	4.369.225,37	0,00	13/12/1999	18/04/2000	
	Progetto 2468 - ammoder. imp. distrib. elet.		1.043.910,47		GARA		IN	CORSO				
	Consorzio ASI di CAGLIARI ( ** )	Forniture in opere di 3 gru da banchina low profile, 10 gru gommate da piazzale 3 "spreader" di riserva 16 motrici per traino pianali e 14 pianali per containers	25.822.844,95	25.822.844,95	ATI: Fantuzzi Reggiani SpA	31.917.036,36	A.C. 4,12%	30.602.054,47	0,00	02/11/1998	12/01/1999	
135/97	A.P. CAGLIARI	Realiz. Centro serv. ed uffici A.P. utilizzazione area di ponente	7.746.853,49									
		1° lotto parcheggio per semirimorchi a Riva di Ponente		3.860.240,30	Soc. SCIR SpA	4.117.190,22	L.P. 23,59%	3.145.802,52	0,00	24/12/1998	30/07/1999	
		2° lotto parcheggio per semirimorchi a Riva di Ponente		922.137,60	SO.DE.CO. Srl	1.034.883,31	L.P. 16,33%	865.886,87	12.911,42	21/12/2001	11/03/2002	
			Acquisto immobile da adibire ad uffici A.P. ( ** )	2.964.475,59	Soc. Compagnia Lavoratori Portuali Srl	3.690.370,80	0	3.690.370,80	0,00	30/06/2003		
	A.P. TRIESTE	Acquisizione gru di banchina n. 4 gru elettriche	15.493.706,97	15.493.706,97	FANTUZZI REGGIANE SpA	12.653.194,03	A.C. 2,04%	12.395.426,52	0,00	29/12/1998	20/09/1999	
	A.P. TARANTO	Riquilificazione ed ammodernamento del Molo Polisettoriale	51.645.689,91									
		1° e 2° lotto lavori Banchina d'ormeggio		12.597.833,16	ATI: G.L. FINCOSIT S.p.A.	19.928.514,74	L.P. 39,60%	12.036.822,90	0,00	27/01/1999	22/03/1999	
		1° e 2° lotto lavori Piazzale stock containers		19.063.290,78	ATI: Ing. S. SPARACO SpA	24.360.319,00	L.P. 30,33%	16.971.834,24	87.755,48	05/04/2000	26/05/2000	
		1° e 2° lotto lavori Rete elettrica primaria		6.189.410,22	ATI: SARTEM Impianti Srl	8.192.729,09	L.P. 33,32%	5.462.911,76	0,00	16/04/1999	10/09/1999	
		Rete elettrica secondaria sui piazzali stock		7.325.683,92	ATI: BONCIANI Srl	10.328.857,63	L.P. 38,93%	6.308.003,14	87.782,82	31/01/2000	14/03/2000	
		Allacc. ferroviario del Molo alla Taranto-Metaponto ( *** )	6.469.471,83	PERILLI S.M.E. Impianti SpA	8.514.632,96	L.P. 5,50%	8.046.328,15	92.523,31	06/04/2000	26/05/2000		
A.P. SAVONA	Ammodernamento impianti di movimentazione delle rinfuse solide	36.151.982,94										
	1° stralcio: Banchina alti fondali porto		30.443.956,29	Techint Itaimpianti SpA	23.728.612,23	L.P. 1,23%	23.437.466,11	0,00	14/05/1999	08/06/2000		
		2° stralcio: raccordo ferroviario di Vado Ligure ( **** )		5.708.026,64	Soc. F.Ili Ghigliazza (ora Sider Iteras SpA)	4.491.367,43	L.P. 3,82%	4.319.797,20	294.380,42	30/11/2001	15/04/2002	

( \* ) Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in attuazione della delibera CIPE del 18/12/1996, ha destinato le risorse all'accordo di programma sottoscritto in data 8/8/1995 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione, l'Aut PTM SpA (previsto dall'art. 3 della legge 402/1994). L'Amministrazione ha riferito che la fornitura è costata complessivamente € 41.259.683,82 pertanto, la differenza di € 15.493.401,80 è stata cofinanziata dalla Regione Sardegna

( \*\* ) Alla copertura dell'intero costo, pari a € 3.690.370,80 è stato provveduto per la differenza con le risorse stanziare dall'art. 145 della legge 388/2000.

( \*\*\* ) Alla copertura dell'intero costo ha provveduto l'Autorità portuale con un cofinanziamento pari a € 1.721.229,52.

( \*\*\*\* ) Alla copertura dell'intero costo provvede la Regione Liguria con un cofinanziamento pari a € 2.582.284,50.

OPERE MARITTIME E PORTUALI - TRIENNIO 1999 - 2001

Uffici del Genio Civile per le Opere Marittime e Portuali

RAFFRONTO TRA PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

Previsione programmatica			Aggiudicazione lavori			Note
Porto	Descrizione intervento	Importo	1999	2000	2001	
Ancona	Nuova edificazione per uffici e magazzini alla nuova darsena	4.500.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Ancona	Manutenzione straordinaria 2 piano edificio ex sanità marittima da adibire a sala operativa e base nautica C.P.	1.470.000.000	13/05/1999			
Pesaro	Progetto esecutivo lavori di manutenzione straord. molo sopraffutto con rifiorimento e rafforzamento scogliera protezione	1.100.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
San Benedetto del Tronto	Ristrutturazione 1 piano edificio dogana	620.000.000		26/01/2000		
Brindisi	Ristrutturazione e adeguamento impianti elettrici, idrici, fognari e riscaldamento sedi stazione marittima traghetti e S.Apollinare	580.000.000				L' intervento è riportato nei successivi programmi 2001-2003 e 2002-2004 ma non in quello 2000-2002
Arbatax	Ristrutturazione e rinforzo del molo di levante	10.000.000.000			22/02/2001	
Bosa	Rifiorimento e sistemazione molo curvilineo	900.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Cagliari	Costruzione strade e banchinamento C.P.	7.000.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Carloforte	Completamento e rifiorimento molo sud Spalmadoreddu	8.000.000.000		10/07/2000		
Olbia	Ristrutturazione capitaneria di porto	1.500.000.000				L' intervento è stato riportato nel triennio 2001-2003 ma non in quello 2000-2002 e risulta aggiudicato in data 11/04/02
Porto Torres	Sostituzione torri portafaro e rifacimento linea alimentazione	600.000.000				L' intervento, non riportato nel programma 2000-2002, è stato inserito nel programma 2001-2003 e successivamente eliminato
S. Antiocho	Ristrutturazione e sopraelevazione fabbricato ufficio circondariale marittimo	1.200.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Portoferraio	Ristrutturazione immobile vecchia C.P.	696.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Napoli	Ristrutturazione alloggi servizi 3 e 4 piano caserma CEMM	2.300.000.000		24/01/2000		
Rada di Miseno	Lavori di trasformazione officine navali G. di F. per realizzare camerate e cucine	800.000.000				L' intervento, non avviato nel triennio di riferimento, è riportato nei successivi programmi triennali

58

OPERE MARITTIME E PORTUALI - TRIENNIO 1999 - 2001

Uffici del Genio Civile per le Opere Marittime e Portuali

RAFFRONTO TRA PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

Previsione programmatica			Aggiudicazione lavori			Note
Porto	Descrizione intervento	Importo	1999	2000	2001	
Ravenna	Manutenzione straordinaria e adeguamento impianti tecnologici e sicurezza D.L. 626/94	1.000.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Messina	Adeguamento e ripristino statico banchine operative	48.000.000.000	10/04/1999			
Palermo	Ristrutturazione sedi alloggi C.P.	653.813.723				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Trapani	Consolidamento e adeguamento banchine operative	28.000.000.000		13/09/2000		
Trapani	Sistemazione praticabile banchina Ronciglio e pavimentazione a ridosso della stessa	1.700.000.000			08/10/2001	
Trapani	Costruzione sede comando polizia frontiera portuale	9.000.000.000				Intervento riportato nei programmi triennali 2001-2003 (elenco annuale) e 2002-2004 ma non in quello 2000-2002
Cesenatico	Manutenzione straordinaria e adeguamento impianti di sicurezza e. d. m.	600.000.000				L' intervento non è stato avviato e non risulta riportato in nessuno dei successivi programmi triennali
Chioggia	Banchinamento sponda esterna del Molo di Levante	9.000.000.000				L' intervento, non realizzato nel periodo di riferimento, risulta riportato nel programma 2001-2003 ma non in quello 2000-2002 ed è stato aggiudicato in data 28/03/02
Venezia	Adeguamento alla legge 46/90 della sede della C.P (Tronchetto)	1.000.000.000				L' intervento non è stato avviato e risulta riportato nei successivi programmi triennali





## OPERE MARITTIME E PORTUALI - TRIENNIO 1999 - 2001

Autorità Portuali

## RAFFRONTO TRA PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

Previsione programmatica			Aggiudicazione lavori			Note
Porto	Descrizione intervento	Importo	1999	2000	2001	
Ancona	Ammodernamento e potenziamento del porto	7.000.000.000				L' intervento non è stato avviato e non è riportato nei successivi programmi
Cagliari	Completamento dragaggio canale di accesso	8.000.000.000				L' intervento non è stato avviato e non è riportato nei successivi programmi
Venezia	Costruzione nuovi ormeggi ro-ro nell'area commerciale della marittima (Banchina Piave)	2.500.000.000				L' intervento non è stato avviato e non è riportato nei successivi programmi
Ravenna	Rafforzamento molo guardiano destro - 2 stralci - 2 fase	9.300.000.000				Intervento riportato nei programmi triennali 2001-2003 e 2002-2004 e non in quello 2000-2002
Ravenna	Completamento della banchina in sponda sinistra del canale Candiano in zona "Trattaroli"	10.000.000.000				Intervento riportato solo nel programma 2002-2004 e <b>aggiudicato il 30-07-03</b>
Trieste	Diga foranea Riva Traianea	57.887.000.000			17/09/2001	