

sensi dell'art.7 del d.lgs. n. 112/1998, l'esercizio delle predette funzioni decorre dalla data di effettivo trasferimento delle risorse finanziarie, umane e strumentali da attuare con i provvedimenti di cui all'art.7 della legge n. 59/1997. Nel corso dell'anno 2000, a seguito dei lavori del tavolo tecnico istituito presso la presidenza del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione dei ministeri interessati e degli enti locali destinatari delle funzioni, sono state individuate le risorse umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle province, per le funzioni di cui all'art. 105, comma 3, del d.lgs. n. 112/1998 citato. Con i D.P.C.M. 12 ottobre 2000 e 13 novembre 2000, sono stati individuati i beni e le risorse da trasferire alle regioni ed agli enti locali ed inoltre sono stati fissati i criteri di ripartizione tra le regioni e tra gli enti locali delle suddette risorse, per l'esercizio delle funzioni loro conferite in materia di trasporto.

L'esercizio delle funzioni da parte degli enti locali decorre dal 1° gennaio 2001, tuttavia, ai sensi dell'art. 52 della legge finanziaria 2001, nelle more del completamento della procedura relativa all'individuazione del personale da trasferire, le regioni e gli enti locali, possono avvalersi, senza oneri aggiuntivi, per l'esercizio delle funzioni e dei compiti ad essi conferiti, delle strutture delle amministrazioni secondo le procedure stabilite nell'accordo tra Stato-Regioni-Enti locali stipulato in data 1/2/2001.

Per quanto riguarda il decentramento, previsto dal decreto legislativo n. 422/1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, con particolare riguardo al settore dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.A., il Dipartimento dei trasporti terrestri ha concluso la prima fase dell'istruttoria diretta ad individuare le risorse finanziarie e strumentali da trasferire alle regioni per l'esercizio della delega delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione inerenti ai richiamati servizi. Ciò ha consentito la stipula di tutti gli accordi di programma entro il mese di marzo 2000. L'esercizio della delega è divenuto effettivo dal 1° gennaio 2001, con l'emanazione del D.P.C.M. 16/11/2000; va comunque detto che, benché il trasferimento sostanziale delle risorse strumentali necessarie all'esercizio della delega in argomento sia già avvenuto, quello formale si perfezionerà entro il 31/12/2001, così come previsto nei singoli accordi di programma, con il necessario coinvolgimento del competente Ministero delle finanze.

Le risorse trasferite alle aziende in ex regime di gestione commissariale governativa, per l'esercizio 2000, ammontano a 914,5 mld., di cui 865,9 mld. per le necessità di esercizio e 48,5 mld. in c/copertura dei disavanzi degli esercizi pregressi (cap. 1217) mentre alle aziende concessionarie sono stati trasferiti circa 634,9 mld (capp. 1216 e 1218).

Per le regioni a statuto speciale, non è stata attuata una procedura di delega a causa dei ritardi dovuti alla mancata entrata in vigore delle norme di attuazione. Per dette regioni la procedura per il conferimento di cui trattasi è quindi *in itinere* (ad eccezione della Sicilia- d.lgs. n. 296/2000).

Per quanto attiene, infine, ai compiti di monitoraggio previsti dall'art. 8 del d.lgs. n. 422/1997, e successive modifiche, le aziende interessate non hanno ancora provveduto a trasmettere i dati statistici ed economici richiesti e sono in via di costituzione i "comitati misti" previsti dagli accordi di programma.

8.1.1 Attuazione del programma di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione commissariale.

L'art. 10 della legge n. 297/1978 istituisce il capitolo 7028 denominato "Fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa", al fine di coordinare e razionalizzare gli interventi per le ferrovie. Il fondo prevede una quota annua di 103 mld e viene ripartito fra le 35 aziende ferroviarie sulla base delle richieste delle aziende stesse. Con decreto Interdirigenziale (Trasporti-Tesoro) n. 904/1998 è stato impegnato il restante 60% dello stanziamento del 1997 (bloccato a seguito del d.l. n.

669/1996) e sono stati ripartiti i fondi per il triennio 1997/1999 (61,8 mld per il 1997; 103 mld per il 1999 e per il 2000).

Per le regioni a statuto ordinario il decreto di impegno per le ferrovie in gestione governativa, per l'anno 2000, prevede, sulla base della ripartizione prevista nel D.P.C.M. del 16/11/2000, assegnazioni pari a 81 mld circa; per quanto riguarda, invece, le regioni a statuto speciale e le aziende ferroviarie esercenti servizi non oggetto del processo di delega, le assegnazioni sono pari a 8 mld circa (le risorse in argomento continueranno ad essere erogate alle aziende dallo Stato in attesa dell'emanazione delle norme di attuazione degli statuti e quindi della successiva formalizzazione degli accordi di programma). Per le ferrovie in concessione sono state svincolate, a fronte di stati avanzamento lavori, quote per un importo pari a 21,9 mld.

L'art 2 comma 3 della legge n. 910/1986 ha previsto la concessione di contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui, garantiti dallo Stato, che le ferrovie in regime di concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre anche all'estero nel limite complessivo di 5.000 mld per la realizzazione di investimenti ferroviari. Lo stanziamento del capitolo 7033 (ex 7304) è incrementato del limite di impegno decennale di 150 mld disposto dalla legge n. 611/1996 che autorizza l'accensione di ulteriori mutui, al fine di consentire il completamento di programmi di potenziamento ed ammodernamento. Per la prosecuzione di detti interventi è stata autorizzata dalla legge n. 472/1999 la concessione di un ulteriore limite di impegno di 63,3 mld a decorrere dall'esercizio finanziario 2000, raggiungendo così il complessivo importo di 955,7 mld.

Con la legge n. 505/1994, si prevedono interventi finanziari per il completamento della tratta ferroviaria Saronno-Malpensa. A tal proposito, con il decreto n. 3014 del 1995 è stata impegnata la somma di 365 mld sul capitolo 7312. I fondi vengono svincolati a fronte di stati avanzamento lavori e di verifica di tutta la documentazione. Per gli anni 97/98/99 sono state svincolate somme per complessive 146,9 mld. Per quanto riguarda l'esercizio 2000, sono stati svincolati complessivamente 38,3 mld. Sono, pertanto, ancora disponibili per il finanziamento dei lavori 179,8 mld.

8.1.2 Ripiani disavanzi di esercizio.

Le aziende esercenti pubblici servizi di trasporto in regime di concessione ed in gestione governativa sono autorizzate, sulla base dell'art. 2 della legge n. 204/1995, a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di competenza statale rilevati al 31/12/1993. Poiché gli oneri di ammortamento per capitale ed interesse dei suddetti mutui sono a carico dello Stato è previsto uno stanziamento annuo di 150 mld (per dieci anni) sul capitolo 1252 (ex 1669). Un ulteriore stanziamento di 70 mld per il 1999 e a decorrere dall'anno 2000 è previsto dall'art. 2 della legge n. 194/1998 per il ripiano dei disavanzi di esercizio rilevati al 31/12/1997.

Nel corso del 2000, con l'emanazione del d.d. n. 1261 si è dato l'avvio alle procedure per l'attuazione della legge n. 472/1999. E' stata ripartita, fra le ferrovie in gestione commissariale governativa e le aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione, la quota semestrale di 20 mld. Complessivamente, a carico dello Stato, sul capitolo 1252, risultano stanziamenti pari a 330 mld, con un impegnato pari a 310 mld.

8.1.3 Interventi nelle aree depresse.

Le leggi n. 341/1995, n. 641/1996 e n. 135/1997, aventi ad oggetto misure dirette alla realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree depresse, hanno previsto contributi destinati al finanziamento delle opere approvate dal CIPE con delibere del 23/4/1997, del 18/12/1996 e del 29/8/1997. Per il completamento ed il potenziamento delle linee ferroviarie, sono previsti investimenti per 434,4 mld. I fondi affluiscono sul capitolo 7034 (ex 7314) nel quadriennio 1998/2001 e per l'anno 2000 ammontano a 84,4 mld. Si sono riscontrati ritardi nell'avvio

dell'attività di impegno ed erogazione dei suddetti fondi a causa della complessità delle procedure da seguire per effettuare correttamente i trasferimenti delle risorse ai soggetti beneficiari.

8.1.4 Trasporti pubblici locali.

Per i trasporti pubblici locali risultano stanziamenti di competenza per 1.161 mld ed autorizzazioni di cassa per 1.196 mld.

Essi si riferiscono ad interventi per il ripiano dei disavanzi di esercizio e ad investimenti per rinnovo autobus e rottamazione veicoli usati.

I residui di competenza ammontano a 2,325 mld.

8.1.5 Trasporto intermodale.

Per il trasporto intermodale circa i programmi finanziati dallo Stato con le leggi n. 240/1990 e n. 204/1995 (cap. 7045 ex cap. 7308) e leggi n. 341/1995, n. 641/1996 e n. 135/1997 (cap. 7046 ex cap. 7315), sono state attivate le procedure di finanziamento relative ad un primo gruppo di interporti per i quali è stato autorizzato un volume di investimenti pari a 482 mld; per i rimanenti interporti sono state attivate le procedure per l'ammissione ai contributi sui fondi ancora disponibili di cui alla legge n. 240/1990. Sono stati individuati, inoltre, gli interporti da realizzare con i finanziamenti previsti dall'art. 9 della legge n. 454/1997. Infine, sono state firmate le convenzioni tra il Ministero e le società interportuali di Venezia, Cervignano e Jesi.

I dati di spesa relativi al cap. 7046 (ex cap. 7315) - interventi nelle aree depresse -, e al cap. 7045 (ex cap. 7308) sono i seguenti: stanziamenti complessivi per competenza nel 2000 per 139,5 mld (rispetto a 115,5 mld del 1999), residui di stanziamento complessivi 91,3 mld (67 mld a fine 1999).

8.1.6 I servizi di manutenzione programmata.

Nell'ambito del Dipartimento trasporti terrestri, particolare rilievo ha assunto l'attività contrattuale relativa ai servizi di manutenzione programmata. In particolare, si evidenzia la stipula dell'atto aggiuntivo al contratto del 25 giugno 1998, riguardante l'attività "Conduzione, manutenzione programmata, pronto intervento per riparazione guasti degli impianti tecnologici e delle infrastrutture edili e civili in genere", da rendersi presso le sedi del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Si tratta, in particolare, di un contratto di manutenzione di "Global service" (norma tecnica UNI 10685 del 31 marzo 1998), che assicura una pluralità di servizi sostitutivi alle normali attività di manutenzione, con piena responsabilità dei risultati da parte dell'assuntore.

Sempre nell'ambito del Dipartimento dei trasporti terrestri, anche nel corso dell'esercizio 2000, è proseguita l'attività contrattuale relativa al potenziamento e ammodernamento delle Ferrovie in concessione e gestione commissariale governativa ai sensi della legge n. 910/1986, che all'art. 2, comma 3, dispone che gli esercenti delle ferrovie in concessione in gestione commissariale governativa possono contrarre mutui garantiti dallo Stato, nel limite complessivo di 5.000 mld, facendo ricorso al mercato finanziario nazionale ed estero.

A tal proposito, sembra opportuno sottolineare che il legislatore, al fine di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo delle aziende in gestione commissariale governativa nei sistemi regionali di trasporto, ha affidato, con la legge n. 662/1996, art. 2, commi 1-10, alla F.S. S.p.A. il compito di ristrutturazione delle predette aziende per un periodo massimo di tre anni (scadenza 31 dicembre 1999), mediante l'adozione dell'apposito decreto n. 91/T del 30 dicembre 1996. Altresì con d.lgs. n. 422/1997, modificato dal d.lgs. n. 400/1999, è stato previsto, dal 1° gennaio 2000, la delega delle funzioni di programmazione e di amministrazione inerenti le Ferrovie in G.C.C., alle Regioni.

L'iter legislativo si è concluso con la stipula degli accordi di programma tra le Regioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione previsti dagli artt. 8, 9 e 12 del d.lgs. n. 422/1997, a seguito dei quali sono stati emanati, in data 16 novembre 2000, i relativi D.P.C.M.

La complessità della procedura prevista dai decreti legislativi sopra indicati non ha reso possibile la conclusione dell'istruttoria (accordi di programma con le Regioni ed emanazione del conseguente d.P.C.M.) entro il 31 dicembre 1999.

Pertanto, considerata la necessità di garantire la continuità e la regolarità del servizio, l'Amministrazione, con decreto del 13 marzo 2000, n. 1482, ha ritenuto necessario prorogare l'affidamento della gestione e la ristrutturazione delle singole aziende in regime commissariale governativo sino al 30 giugno 2000, alla soc. F.S. S.p.A.

La tabella che segue illustra gli atti integrativi ed aggiuntivi stipulati nel 2000; occorre precisare che l'art. 131, comma 4, della legge n. 388/2000 ha modificato il quadro normativo di riferimento, introducendo sostanziali novità in merito alla stipula degli atti integrativi alle varianti in corso d'opera e alle concessioni, stabilendo la revoca di queste ultime e l'espletamento di gare d'appalto per l'affidamento dei lavori secondo la normativa generale in materia (legge n. 109/1994).

Elenco decreti di approvazione e di atti integrativi ed aggiuntivi emanati dal 1.1.2000 al 31.12.2000

Ferrovia	Intervento	D.M. approvazione	Importo
Torino Ceres	Soppressione PP.LL. 20-21-22-23-27		4.057.096.525
	Riclassamento tratta Borgaro Ceres		5.267.042.477
	Trazione elettrica rilassamento Borgaro Ceres		601.603.555
Canavesana	Segn. Acei stazione Feletto		1.741.000.672
Brescia l'Edolo	Varianti varie e AR rifacimento ponti		282.510.261
Trento Malè	Varianti e conguagli prolungamento		384.311.590
Bologna P. Magg.	Variante O.C. fondazioni dep. E staz. Roveri		173.525.645
	Segn. E spostamento cavi		1.322.477.230
	Interramento Bo centrale		936.149.838
Suzzarra Ferrara	Variante		3.370.978.535
	O.C. Stazione Sermide-Scalo merci Bondeno		1.842.453.269
	Arm. Stazione Sermide-Scalo merci Bondeno		1.263.864.042
	Soppressione PP.LL. con strade di arroccamento		1.742.535.878
Stia-Arezzo-Bin.	Segn. Revisione progettuale		3.467.116.200
Roma Pantano	Variante Borghesiana-Acquedotto Felice		1.094.049.136
Bari Barletta	Variante Bari-Bitonto		335.747.149
Sangritana	Fabbricato fermata di Treglio		107.168.946
Circumvesuviana	Variante Alfasud-Acerra		3.350.402.767
	Variante stazione di Acerra		1.166.431.980
	Torre A—Pompei barriere antirumore e varianti		19.766.468.844
	Am. Torre A.-Boscoreale		7.215.026.854
	Elett. Torre A.-Boscoreale		3.973.633.919
	Segn. Torre A.-Boscoreale		5.983.783.655
	Illum. Torre A.-Boscoreale		1.110.472.132
			70.585.851.109

La suddetta legge prevede altresì, all'art. 145, comma 2, il trasferimento a titolo gratuito, in proprietà alla Soc. F.S. S.p.A., delle infrastrutture ferroviarie delle aziende concessionarie e in regime di gestione commissariale governativa per le quali, alla data di entrata in vigore della

stessa, siano stati conclusi specifici accordi di programma, ai sensi del d.lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni (d.lgs. n. 400/1999).

8.2 *L'attività del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.*

8.2.1 Potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - stato di attuazione della legge n. 413/1998.

In attuazione della legge n. 413/1998 e della successiva legge n. 522/1999, l'attività dell'Amministrazione si è incentrata sul potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle capitanerie di Porto, sulla realizzazione di unità navali affidate alla Marina militare, nonché sulla progettazione esecutiva, da parte delle Capitanerie di Porto della Nuova unità maggiore della Marina militare.

Al fine di elevare le capacità di intervento in mare nei settori ad esso riservati, il Comando generale ha provveduto a stipulare, nel corso del 2000, undici contratti per la costruzione di 117 unità navali e 3 unità aeree, contratti tutti esecutivi e in parte già eseguiti.

Gli stanziamenti attribuiti per tali interventi hanno visto l'utilizzazione di limiti impegno della durata massima di 15 anni, per un onere complessivo di oltre 1.200 mld.

Le necessarie procedure contabili e amministrative, conseguenti a tale forma di stanziamenti, che si discostano notevolmente dal tradizionale sistema utilizzato per gli stanziamenti ordinari, nonché l'entità degli stessi hanno comportato la necessità di un approfondito affinamento delle procedure stesse.

8.2.2 Attività di valutazione dei risultati conseguiti.

Nel corso dell'anno 2000, l'attività del Comando generale, volta a dare attuazione al controllo di gestione prevista dal d.lgs. n. 286/1999, si è avvalsa dell'utilizzo di quegli indicatori di risultato validamente elaborati nel precedente esercizio finanziario, come del resto indicato nel referto di questa Corte per l'anno 1999.

Al riguardo è stato implementato il sistema di misurazione dei rendimenti, per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza del Corpo, tramite un monitoraggio che ha consentito costantemente di tenere sotto controllo l'andamento delle attività svolte dalle Capitanerie di Porto favorendo l'adozione tempestiva dei necessari correttivi, operando altresì un *benchmarking* (confronto dei dati) tra gli uffici periferici.

Il controllo di gestione così operato, ancorché necessiti di ulteriori affinamenti nelle modalità di rilevazione dei dati, ha permesso di individuare correttivi per elevare l'economicità, l'efficacia e l'efficienza dell'organizzazione, mostrando, nel contempo, un'apprezzabile rispondenza da parte del predetto Comando nell'attuazione di tali principi, peraltro recentemente richiamati anche dal Presidente del Consiglio dei Ministri nella propria Direttiva in data 12 dicembre 2000, recante "indirizzi per la formazione delle generali sull'attività amministrativa".

8.2.3 Attività operativa.

L'attività operativa nel corso dell'anno 2000 è risultata particolarmente intensa, in particolar modo quella rivolta alla salvaguardia della vita umana in mare (4.480 operazioni di soccorso/assistenza condotte/coordinate, 4.092 missioni SAR effettuate, 7.246 persone soccorse/assistite, 2.313 unità navali soccorse/assistite), alla sicurezza della navigazione (per verifiche tecniche ed accertamenti a bordo: 24.600 visite a navi da traffico italiane e straniere, 17.656 visite alle unità da pesca, 39.263 alle unità da diporto. Per problemi inerenti alla sicurezza della navigazione: 113 navi fermate, di cui 25 denunciate; 2.099 controlli, di cui 281 trattenute ai sensi delle disposizioni recate dal "Memorandum di Parigi 1982"), ed alla repressione dell'immigrazione clandestina.

L'impegno del Corpo, in relazione al fenomeno immigratorio, è stato intenso sia per garantire l'appoggio alle forze di Polizia, al fine di prevenire e scongiurare l'esodo sia per dare soccorso e assistenza alle unità navali ed ai naufraghi coinvolti in tali eventi. Complessivamente in tale settore le unità navali della Guardia Costiera hanno effettuato 1.114 uscite in mare, percorrendo oltre 65.100 miglia, per un totale di 3.494 ore di moto.

Vanno infine segnalati i provvedimenti legislativi o regolamentari, portati a compimento dal Governo prima della chiusura della XIII legislatura che costituiscono un preciso quadro di riferimento per il futuro:

- d.lgs. 30 luglio 1999, n. 300 - che ha riconosciuto un ruolo autonomo alle Capitanerie nell'ambito della istituzione degli Uffici territoriali del Governo.
- legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001) - che ha istituito un apposito fondo per il potenziamento delle attività ispettive, di controllo dei traffici marittimi, nonché di prevenzione degli inquinamenti del mare causati dal trasporto marittimo di sostanze pericolose, svolte da parte delle Capitanerie di Porto.
- legge 7 marzo 2001, n. 51 - che ha previsto, fra l'altro, la gestione operativa del sistema di controllo del traffico marittimo (VTS) attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare (GMDSS).
- d.lgs. 2 febbraio 2001, n. 28 - che introduce, tra l'altro, alcune modifiche, al Codice della Navigazione in materia di inchieste sui sinistri marittimi, prevedendo l'istituzione di un'apposita commissione centrale di indagine presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Da ultimo, il nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel ridisegnare l'organizzazione centrale del nuovo Dicastero effettua una ricognizione organica delle competenze del Comando Generale prevedendo, nel contempo, un diretto rapporto funzionale del Corpo anche con altri Ministeri.

Dette norme, sia pure frammentate in vari provvedimenti, identificano la specificità e l'unitarietà delle funzioni del Corpo, individuando nell'ufficio Capitaneria di Porto, indipendentemente dall'organo centrale competente per materia, lo "sportello unico" incaricato delle funzioni pubbliche e/o operative per le problematiche attinenti il settore marittimo⁶.

8.3 L'attività del Dipartimento della navigazione marittima e interna con riferimento all'attuazione della normativa comunitaria ed internazionale.

L'attività del Dipartimento per l'adeguamento alla normativa comunitaria si è concretizzata sia nel recepimento nelle norme interne della Direttive comunitarie che nei procedimenti contenziosi in corso per infrazioni alle norme comunitarie.

Sotto il primo profilo si osserva che con la sola eccezione della direttiva 94/58/CE, come modificata dalla direttiva 98/35/CE in materia di requisiti minimi di formazione ed addestramento per la gente di mare, in conformità a quanto convenuto con gli emendamenti

⁶ Si fa in particolare riferimento alle seguenti materie:

- ricerca e soccorso;
- controllo dei traffici marittimi;
- monitoraggio e controllo della pesca;
- sicurezza della navigazione;
- polizia marittima;
- attività di vigilanza, prevenzione e di intervento in campo ambientale;
- comando dei porti e residuali attività di amministrazione marittima;
- attività di concorso per altri Ministeri.

1995 alla convenzione internazionale STCW, non esistono direttive comunitarie di competenza del Dipartimento per le quali siano scaduti i termini per il recepimento.

Sono state recepite le direttive sull'istituzione di un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca (d.lgs. n. 541/1999, la direttiva relativa alle disposizioni per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali (d.lgs. n. 45/2000), le direttive sull'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi (d.m. Trasporti pubblicato il 19 aprile 2000), la direttiva sulle disposizioni correttive del d.lgs. 30 agosto 1998, n. 314 (d.lgs. n. 169/2000); infine è stata recepita la direttiva relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci per passeggeri (d.lgs. n. 22/2000).

Con riferimento al contenzioso comunitario per procedure di infrazione, si segnala che con la legge 30 giugno 2000, n. 186 recante modifiche alla legge 28 gennaio, n. 84, in materia di operazioni portuali e fornitura del lavoro temporaneo sono state introdotte modifiche agli articoli 16 e 17 della citata legge per renderla conforme alle indicazioni comunitarie. In base alle modifiche apportate, è stato preparato un regolamento (d.m. Trasporti 8 febbraio 2001) che ha comportato l'archiviazione della procedura di infrazione n. 99/2048. La definizione di tale procedura è prodromica alla risoluzione di altre procedure riguardanti la materia, in particolare, per quel che riguarda gli aiuti erogati alle compagnie portuali.

Continuano le difficoltà per la soluzione la procedura promossa dalla Commissione europea per presunte infrazioni alle norme sulla distorsione della concorrenza contenute nella legge 5.12.1986, n. 856, riguardanti interventi per la ristrutturazione della flotta pubblica e per l'armamento privato (società del gruppo Tirrenia).

E' stata definita la procedura di infrazione relativa al sistema di tassazione sui passeggeri transitati nei porti di Genova, Napoli e Trieste.

8.4 Il Servizio di Pianificazione e Programmazione e la gestione quadro comunitario di sostegno 2000/2006.

L'Autorità di gestione del quadro comunitario di sostegno 2000/2006 è prevista dall'art. 34 del Regolamento CE 1260/99 ed è stata individuata nel Servizio di Pianificazione e Programmazione.

In base al disposto del regolamento citato tale organo è responsabile dell'efficacia e della regolarità della gestione e dell'attuazione del programma, che comporta investimenti per complessivi 8.200 mld circa; in particolare, esso provvede:

- all'istituzione di un dispositivo di raccolta di dati finanziari e statistici per misurare il livello di attuazione degli interventi e alla loro trasmissione alla Commissione, mediante il ricorso, nella misura del possibile, a sistemi informatici. I dati sono di tre tipologie: finanziari, che andranno aggregati per progetto, misura, asse prioritario, programma operativo e la cui rilevazione va fatta con cadenza trimestrale; fisici, la cui rilevazione va fatta con cadenza annuale; procedurali, la cui rilevazione va condotta semestralmente. I dati come appena citati dovranno essere utilizzati per l'attività di monitoraggio e per la predisposizione degli indicatori di sorveglianza. Tali dati confluiranno poi nei rapporti annuali di esecuzione da sottoporre all'approvazione del Comitato di Sorveglianza. L'Autorità di gestione dovrà garantire l'inaccessibilità ai dati del monitoraggio;
- all'adattamento e all'attuazione del complemento di programmazione: tale adattamento viene fatto su richiesta del Comitato di sorveglianza⁷ o d'iniziativa della stessa Autorità,

⁷ Il Comitato di sorveglianza (art. 35 del Regolamento 1.260/99) si occupa dell'efficienza e della qualità dell'esecuzione dell'intervento. A tal fine, esso:

a) conferma o adatta il complemento di programma, compresi gli indicatori fisici e finanziari da impiegare nella sorveglianza dell'intervento;

ma sottoposto comunque all'approvazione del Comitato di sorveglianza. L'attuazione prevede il rispetto di quanto dichiarato nel complemento di programmazione;

- all'elaborazione e presentazione alla Commissione, previa approvazione del Comitato di sorveglianza, del rapporto annuale di esecuzione. Oltre al rapporto annuale, è prevista la predisposizione anche del rapporto finale di esecuzione, da sottoporre ugualmente all'approvazione del comitato di sorveglianza;
- all'organizzazione, in collaborazione con la Commissione e lo Stato membro, della valutazione intermedia: la valutazione intermedia viene fatta da un valutatore indipendente che va nominato entro il 30.06.2001, altrimenti la Commissione non procede ai pagamenti e viene negata la possibilità di accedere alle riserve. La valutazione intermedia va fatta entro il 31.12.2003. Sono previsti aggiornamenti nei due anni successivi e comunque non può prolungarsi oltre il 31.12.2005. Andrà organizzata in collaborazione con il Ministero del tesoro;
- all'utilizzazione, da parte degli organismi che partecipano alla gestione e all'attuazione dell'intervento, di un sistema contabile distinto o di una codificazione contabile appropriata di tutti gli atti contemplati dall'intervento: l'Autorità di gestione sarà responsabile quindi dell'organizzazione di un sistema contabile, da costituire all'interno degli enti attuatori, distinto rispetto a quello utilizzato istituzionalmente, al fine di permettere la celere individuazione delle voci di spesa che riguardano i progetti cofinanziati dalla UE. Tale responsabilità implica la necessità di impartire direttive da parte dell'Autorità rivolte agli Enti attuatori affinché quest'ultimi adottino procedure di classificazione delle spese omogenee. Seguirà un'attività di controllo e di eventuale adozione di misure correttive;
- alla regolarità delle operazioni finanziate a titolo di intervento, all'attuazione di misure di controllo interne compatibili con i principi di sana gestione finanziaria e all'attuazione delle osservazioni o richieste di misure correttive da parte della Commissione: il controllo della regolarità delle operazioni finanziate e dell'applicazione di misure di controllo interne di carattere finanziario va condotto, periodicamente e a campione, in conformità con le procedure contabili adottate dagli Enti attuatori;
- alla verifica di compatibilità con le politiche comunitarie, segnatamente relative a concorrenza, ambiente, pari opportunità e appalti: tale responsabilità implica l'attivazione di un flusso informativo dedicato e la predisposizione da parte dell'Autorità, di direttive da impartire agli Enti attuatori. In particolare, dovranno essere

b) esamina ed approva, entro sei mesi dall'approvazione dell'intervento, i criteri di selezione delle operazioni finanziate a titolo di ciascuna misura;

c) valuta i progressi compiuti nel raggiungimento degli obiettivi specifici dell'intervento;

d) esamina i risultati dell'esecuzione, segnatamente il conseguimento degli obiettivi fissati a livello delle misure, nonché la valutazione intermedia;

e) esamina e approva i rapporti annuali e finali di esecuzione;

f) esamina e approva le proposte di modifica al contenuto della decisione comunitaria;

g) può proporre all'Autorità di gestione qualsiasi adattamento o revisione dell'intervento, che renda possibile il conseguimento degli obiettivi o migliori la gestione, anche finanziaria, dell'intervento.

Il Comitato di sorveglianza inoltre:

• coordina le azioni di promozione e pubblicità;

• esprime parere sulle modifiche sopra soglia;

• favorisce l'interazione tra interventi di formazione e politiche attive del lavoro;

• risponde ai quesiti di interpretazione;

• approva il Piano d'azione dell'Assistenza tecnica;

• deve disporre di una pagina WEB e di un indirizzo di posta elettronica dedicato.

Il Comitato di sorveglianza si avvale del supporto di una Segreteria tecnica, il cui compito è quello di predisporre la documentazione da sottoporre al vaglio del comitato, curare e gli aspetti organizzativi, nonché espletare i compiti derivanti dall'attività di sorveglianza esercitata dal comitato. La Segreteria tecnica è incardinata nel Servizio di Pianificazione e Programmazione.

richiesti rapporti informativi periodici sullo stato dell'ambiente e sull'applicazione del principio di pari opportunità;

- al rispetto degli obblighi, di informazione e pubblicità: a tal proposito, va rilevato che l'Autorità di gestione ha l'obbligo di nominare un responsabile della comunicazione, che dovrà curare l'aspetto della pubblicità del programma operativo, organizzare campagne di informazione periodiche e riunioni periodiche con le parti locali e la stampa⁸.

9. Lo stato di realizzazione delle leggi pluriennali in materia di potenziamento del settore navale.

L'art. 8 della legge 30.11.1998, n. 413, ha autorizzato, tra l'altro, l'Amministrazione dei trasporti a realizzare un programma di potenziamento della componente navale del Ministero.

In particolare, il comma 3 del suddetto articolo ha autorizzato limiti di impegno della durata massima di quindici anni, mentre il successivo comma 4 ha previsto, per la corresponsione del prezzo contrattuale, l'applicazione delle procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431 e all'art. 8, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261.

La legge 31 dicembre 1991, n. 431, richiamata dal citato art. 8 della legge n. 413 del 1998, recante norme per il "Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale", consente all'Amministrazione di corrispondere i contributi previsti dall'art. 1 della stessa legge mediante autorizzazione alle imprese beneficiarie "ad accendere mutui in lire italiane, nei limiti degli importi del contributo concesso, con istituti di credito nazionali od europei", ponendo a carico dello Stato l'ammortamento dei mutui e disponendo che i relativi importi siano corrisposti direttamente agli istituti di credito in rate semestrali secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero del tesoro in data 11.03.1992.

L'art. 8, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261, anch'esso richiamato dalla legge n. 413 del 1998, autorizza il Ministero dei trasporti e della navigazione ad impegnare, in ciascun esercizio finanziario, anche i limiti di impegno stanziati per il biennio successivo all'esercizio di competenza, con pagamento delle relative annualità a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite d'impegno.

L'art. 54, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, (legge finanziaria 1998), inoltre, prevede che le spese relative ad annualità o a limiti di impegno, da conservare in bilancio a decorrere dal 31.12.1997 in attesa dell'inizio del periodo di ammortamento, sono eliminate dal conto dei residui per essere reiscritte nella competenza degli esercizi terminali, in corrispondenza del relativo piano di ammortamento, sempreché l'impegno formale avvenga entro il terzo esercizio finanziario successivo alla prima iscrizione in bilancio.

In merito al tasso di interesse da applicare ai mutui a carico dello Stato, l'art. 45, comma 32, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, (legge finanziaria 1999) ha disposto che venga applicato il tasso stabilito con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

In attuazione di tale disposizione il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ha pubblicato la comunicazione sulla G.U.R.I. n. 73 del 29.3.1999,

⁸ L'Autorità di gestione dovrà espletare gli ulteriori compiti: predisposizione di un piano di azione relativo all'assistenza tecnica, da sottoporre all'approvazione del Comitato di sorveglianza nella prima riunione; presentazione all'approvazione del Comitato, sempre in prima riunione, dei complementi di programma; predisposizione di un piano di dettaglio per il coinvolgimento dei partner socio-economici e istituzionali, con particolare riferimento al ruolo esercitato dalle diverse parti nelle fasi di sorveglianza e valutazione degli interventi; predisposizione di un documento che impegna le singole strutture attraverso l'individuazione dei responsabili, del personale e dei supporti informatici disponibili per gli aspetti legati all'attuazione degli interventi e che in particolare definisca: il coordinamento con le Autorità di gestione del QCS e dei programmi operativi; la definizione delle procedure decisionali e di gestione degli interventi; la gestione dei flussi finanziari, le modalità di sorveglianza, monitoraggio e valutazione, il procedimento di controllo.

poi sostituita dalla comunicazione pubblicata sulla G.U.R.I. n. 262 dell'8.11.1999, con la quale vengono stabiliti i criteri per l'applicazione dei tassi di interesse per i mutui di importo pari o inferiore a 100 mld di lire da stipulare con onere a carico dello Stato.

La legge 28 dicembre 1999, n. 522 ha inoltre autorizzato ulteriori limiti di impegno della durata massima di quindici anni.

Capitolo 7574 "Spese per l'adeguamento della componente navale con unità atte a compiti di vigilanza e soccorso"

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla legge n. 413 del 1998: 15 mld nel 1999 e 10 mld nel 2000 (da cui derivano 600 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni), sono stati stipulati i seguenti contratti:

1. Rep.n.58/2000 per acquisto di 25 Unità navali della Classe "200" per un importo di lire 142.437.500.000;
2. Rep.n.59/2000 per acquisto di 25 motovedette della Classe "500" per un importo di lire 10.907.500.000;
3. Rep.n.60/2000 per acquisto di 20 motovedette della Classe "2000" per un importo di lire 10.826.000.000;
4. Rep.n.64/2000 per acquisto di 3 unità di pattugliamento della Classe "Saettia" per un importo di lire 120.746.700.000.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a puro titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Nel corso dell'esercizio è stata autorizzata la stipula di 8 contratti di mutuo relativi alle seguenti forniture:

1. Rep.n.55/1999: corrispettivo dell'intera fornitura per una quota capitale di lire 5.804.835.672 ed un costo di ammortamento di lire 3.091.241.958 (totale lire 8.896.077.630) dal quale deriva una spesa di lire 593.071.842 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
2. Rep.n.50/1999: corrispettivo del Lotto 2a per una quota capitale di lire 1.529.700.000 ed un costo di ammortamento di lire 800.521.380 (totale lire 2.330.221.380), dal quale deriva una spesa di lire 155.348.092 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
3. Rep.n.50/1999: corrispettivo del Lotto 2b per una quota capitale di lire 3.569.300.000 ed un costo di ammortamento di lire 1.976.844.220 (totale lire 5.546.144.220) dal quale deriverà una spesa di lire 155.348.092 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998;
4. Rep.n.56/2000: corrispettivo dei Lotti 1 e 2 per una quota capitale complessiva di lire 2.709.000.000 ed un costo di ammortamento di lire 1.507.739.340 (totale lire 4.216.739.340), dal quale deriverà una spesa di lire 281.115.956 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
5. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 3 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento di lire 956.825.670 (totale lire 2.762.825.670), dal quale deriverà una spesa di lire 184.188.378 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n. 413 del 1998;
6. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 4 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento di lire 920.033.850 (totale lire 2.726.033.850) dal quale deriverà una spesa di lire 181.735.590 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998;

7. Rep.n.64/2000: corrispettivo del Lotto 1 per una quota capitale complessiva di lire 6.037.335.000 ed un costo di ammortamento di lire 2.948.155.751 (totale lire 8.985.490.741), dal quale deriverà una spesa di lire 599.032.716 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art.8 della legge n.413 del 1998;
8. Rep.n.56/2000: corrispettivo del Lotto 5 per una quota capitale complessiva di lire 1.806.000.000 ed un costo di ammortamento presunto (il contratto di mutuo non è ancora stato stipulato) di lire 1.028.225.295 (totale lire 2.834.225.295), dal quale deriverà una spesa di lire 188.948.353 sul limite previsto per l'esercizio 1998 dall'art. 8 della legge n. 413 del 1998.

Gli importi di cui ai punti nn.1 – 3 sono stati impegnati sull'esercizio finanziario 2000 e sui corrispondenti capitoli fino al 2015. Per gli importi di cui ai punti n. 4 – 7 è in corso di perfezionamento l'impegno sull'esercizio finanziario 2001 e sui corrispondenti capitoli fino al 2016. L'importo di cui al punto n. 8 sarà impegnato a seguito della stipula del contratto di mutuo da parte della Ditta fornitrice.

Infine, nel corso dell'esercizio finanziario 2000 sono stati pagati, mediante ruolo di spese fisse, i seguenti importi per complessive lire 2.557.763.505:

- a) lire 745.479.912 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 1a del contratto rep.n.50/1999;
- b) lire 745.479.912 a titolo di 2^ rata del mutuo relativo al Lotto 1a del contratto rep.n.50/1999;
- c) lire 346.296.857 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 1b del contratto rep.n.50/1999;
- d) lire 346.296.857 a titolo di 2^ rata del mutuo relativo al Lotto 1b del contratto rep.n.50/1999;
- e) lire 77.674.046 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al Lotto 2a del contratto rep.n.50/1999;
- f) lire 296.535.921 a titolo di 1^ rata del mutuo relativo al contratto rep.n.55/1999.

Capitolo 7575 "Spese per la costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale".

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla legge n. 413 del 1998: 5 mld nel 1998, 10 mld nel 1999 e 20 mld nel 2000 (da cui derivano 525 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) è stato stipulato il contratto Rep. n.67/2000 per l'acquisto di 2 unità navali per il pattugliamento d'Altura (N.U.P.A.) per un importo di lire 294.970.600.000.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Capitolo 7576 "Spese per l'adeguamento della componente aerea con velivoli atti a compiti di vigilanza, ricerca e soccorso".

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte dei seguenti limiti di impegno previsti dalla Legge n.413 del 1998: 4mld nel 1998, 4 mld nel 1999 e 2 mld nel 2000 (da cui derivano 150 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) sono stati stipulati i seguenti contratti:

1. Rep.n. 65/2000 per l'acquisto di 2 elicotteri mod.AB412HP per un importo di lire 47.600.628.980;
2. Rep.n.74/2000 per l'acquisto di un velivolo mod.ATR42 per un importo di lire 43.403.475.310.

I suddetti importi sono al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Capitolo 7577 “Spese per la realizzazione di un programma di un programma concernente la progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione”.

Nel corso dell'esercizio finanziario 2000, a fronte del limite di impegno di 5 mld nel 2000 previsto dalla legge n. 522 del 1999 (da cui derivano 75 mld di stanziamenti suddivisi in 15 anni) è stato stipulato il contratto Rep.n.71/2000 per la fornitura della progettazione della “Piattaforma di nuove unità della Marina Militare” per un importo di lire 40.854.600.000.

Il suddetto importo è al netto dei costi di ammortamento dei mutui i quali, a titolo indicativo, possono essere quantificati nel 50% circa del costo di fornitura.

Per ciascuno dei suddetti capitoli, la parte di stanziamento non impegnata è stata oggetto di apposita richiesta di eliminazione dal conto residui per la successiva reiscrizione nella competenza degli esercizi terminali (art.54, comma 16, legge 27 dicembre 1997, n. 449).

10. La gestione del demanio marittimo.

In tema di demanio marittimo, nel corso del 2000, hanno continuato ad operare le convenzioni con le Regioni per lo svolgimento delle funzioni delegate in materia di demanio marittimo con finalità turistico-ricreativo da parte delle Capitanerie di porto ai sensi dell'art. 8, comma 1, della legge n. 535/1997, convertito dalla legge n. 647/1997; ciò ad eccezione di quelle che hanno svolto direttamente le suddette funzioni (Regione Campania) e di quei comuni per i quali è intervenuta successivamente la sub-delega da parte della Regione (comune di Roma).

Pertanto, tenuto conto che il d.lgs. n. 112/1998 (artt. 104 e 105) mantiene allo Stato le sole funzioni amministrative in materia di demanio marittimo quando l'utilizzazione attiene all'approvvigionamento di fonti di energia, l'Amministrazione farà cessare l'operatività delle predette convenzioni a decorrere dal 1° luglio 2001, data in cui si prevede che saranno concluse le operazioni di mobilità del personale e avrà così concreta operatività la delega di cui alla legge n. 59/1997 e al d.lgs n. 112/1998.

In tal modo, sarà possibile concentrare nelle Regioni l'esercizio di tutte le funzioni amministrative in materia di demanio marittimo, secondo l'impianto delineato dalla legge n. 59/1997 e dal d.lgs. n. 112/1998, senza che siano ammesse eccezioni, soprattutto con riferimento a quelle funzioni che già da tempo avrebbero dovuto essere svolte dalle Regioni, come appunto in materia di demanio marittimo turistico-ricreativo.

Quanto al processo di attuazione del decentramento previsto dalla legge n. 59/1997 e dal d.lgs. n. 112/1998, sono stati adottati i decreti del Presidente del Consiglio di Ministri relativi alla concreta individuazione delle risorse umane, strumentali, finanziarie e organizzative da trasferire alle Regioni per lo svolgimento delle funzioni ad esse conferite⁹.

11. L'assetto gestionale degli aeroporti e altri profili riguardanti l'aviazione civile.

11.1 Il nuovo modello della gestione aeroportuale.

L'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993 e l'articolo 1 della legge n. 351/1995 hanno dettato la nuova disciplina dell'assetto gestionale degli aeroporti, prevedendo la costituzione di apposite società di capitali che dovranno gestire gli aeroporti secondo il modello della gestione totale, l'assunzione degli oneri per investimenti a carico delle stesse società, l'eliminazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria nelle società di gestione, la durata della concessione degli aeroporti fino ad un massimo di 40 anni sulla base

⁹ In particolare, nella materia che interessa, si segnalano: d.P.C.M. 12 ottobre 2000; d.P.C.M. 13 novembre 2000; d.P.C.M. 22 dicembre 2000.

degli impegni risultanti dal piano economico-finanziario presentato dalle stesse società in sede di richiesta di concessione.

Inoltre, la legge n. 662/1996 ha stabilito l'obbligo della corresponsione di un canone commisurato al traffico passeggeri e merci per tutte le società concessionarie.

Allo stato attuale si annoverano:

- aeroporti affidati in gestione totale¹⁰ per effetto di singole leggi speciali che prevedono l'affidamento della gestione dell'intero compendio aeroportuale ad un solo ente o ad una sola società. La società assicura i servizi aeroportuali (attivi e passivi) concernenti l'intera struttura e percepisce tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, nonché la totalità degli introiti di pertinenza dello Stato (diritti e tasse aeroportuali);
- aeroporti affidati in gestione parziale¹¹ ad un ente o società di gestione. Vengono di norma affidate in concessione ad una società le aerostazioni passeggeri e merci e le loro pertinenze, per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali (*handling, catering, attività commerciali, etc.*).

¹⁰ Gli aeroporti in gestione totale sono:

1. aeroporti di Fiumicino e Ciampino gestiti dalla società Aeroporti di Roma in base alla legge 10.11.1973, n. 775 modificata dalla successiva legge 21.12.1977, n. 985. I rapporti tra l'Amministrazione e la società sono stati disciplinati con la convenzione n. 2820 di repertorio del 26.6.1974, che necessita di integrazioni determinate dalle innovazioni portate dalla legge n. 985/77;
2. aeroporti di Linate e Malpensa gestiti dalla Società Esercizi Aeroportuali in base alla legge 18.4.1962, n.194, integrata dalla successiva legge 22.8.1985, n.449 che ha prorogato di trenta anni il regime giuridico del sistema aeroportuale milanese. Agli aeroporti milanesi le citate leggi riconoscono la qualifica privata. I rapporti tra l'Amministrazione e la SEA sono disciplinati dalla convenzione n.191 di repertorio del 7 maggio 1962.
3. aeroporto di Venezia Tessera gestito dalla SAVE, sulla base della legge 24.12.1986, n.938. La relativa convenzione non è mai stata perfezionata;
4. aeroporto di Torino Caselle gestito dal Comune di Torino a mezzo della SAGAT in base alla legge 21.7.1965, n.914 ed alle successive leggi 22.10.1986, n.736 e 12.12.1992, n.187, che hanno prorogato di venti anni il regime dell'aeroporto cui è riconosciuta la qualifica privata;
5. aeroporto di Genova gestito dalla società Aeroporto di Genova il cui subentro al Consorzio Autonomo del porto, gestore in base alla legge 16.4.1954, n. 156, è stato riconosciuto con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 16.10.1998, n. 30/14;
6. aeroporto di Bergamo Orio al Serio gestito dalla SACBO in base alla legge 27.12.1975, n.746. All'aeroporto è riconosciuta la qualifica privata.

¹¹ Gli aeroporti in gestione parziale sono:

1. l'aeroporto di Bologna, affidato alla SAB, subentrata all'Azienda speciale aeroporto Bologna, in base alla convenzione n. 3212 di repertorio del 20.4.1977;
2. l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, affidato alla società Aeroporto Friuli Venezia Giulia in base alla convenzione n. 3206 di repertorio del 15.3.1977;
3. l'aeroporto di Forlì, affidato alla società SEAF, in base alla convenzione n. 3503 di repertorio del 30.1.1980;
4. l'aeroporto di Verona affidato alla società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca in base alla convenzione n. 3606 di repertorio dell'11.12.1980;
5. l'aeroporto di Napoli, affidato alla società GESAC, in base alla convenzione n.4258 di repertorio del 27.10.1990;
6. l'aeroporto di Catania, affidato alla società SAC, subentrata all'ASAC già affidataria della gestione in base alla convenzione n.4295 di repertorio del 20.3.1991;
7. l'aeroporto di Treviso, affidato alla società AER.TRE, in base alla convenzione n.4344 di repertorio del 21.10.1991;
8. l'aeroporto di Palermo, affidato alla società GESAP, in base alla convenzione n.4472 di repertorio del 26.4.1994;
9. l'aeroporto di Cagliari, affidato alla società SOGAER, in base alla convenzione n.4513 di repertorio del 22.9.1995;
10. l'aeroporto di Parma, affidato alla società SOGEAP, in base alla convenzione n.4529 di repertorio del 2.4.1996;
11. l'aeroporto di Pisa, affidato alla società SAT, in base alla convenzione n.4598 di repertorio del 24.7.1997;
12. l'aeroporto di Rimini, affidato alla società Aeradria.

Il gestore, oltre a ricavare gli introiti legati all'esercizio delle predette attività, fa propri anche i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco delle merci e, sotto il profilo passivo, sostiene gli oneri manutentivi relativi ai beni in concessione.

I beni non compresi nella concessione continuano ad essere gestiti dallo Stato (ad esempio le piste e le relative pertinenze).

Tale tipo di concessione è fondato sull'articolo 694 del cod. nav., ha durata ventennale ed è disciplinata da una convenzione tra l'Amministrazione concedente ed il gestore che stabilisce i rispettivi diritti ed obblighi;

- aeroporti in gestione parziale a titolo precario¹². Le società che ne fanno richiesta possono essere immesse anticipatamente nel possesso di alcuni beni aeroportuali, in attesa che vengano perfezionati i procedimenti per la stipula della convenzione. In tale ipotesi si determina una gestione parziale precaria durante la quale il gestore dispone di singoli beni per l'espletamento dei servizi aeroportuali e ne ricava i relativi introiti, sostenendo gli oneri manutentivi. Lo Stato introita i diritti e le tasse aeroportuali.

In tale contesto, il regolamento di attuazione dell'articolo 10, comma 13, della legge n.537/1993, emanato con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997, n.521 ha disciplinato la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato¹³.

¹² Gli aeroporti in gestione parziale a titolo precario sono i seguenti:

1. Alghero affidato alla società *SOGEAAL* in base al provvedimento n.134870 del 10.5.1995;
2. Ancona affidato alla società *Aerdorica* in base al provvedimento n.104939 del 12.2.1982;
3. Aeroporti pugliesi affidati alla società *SEAP* in base al provvedimento n.137947 del 13.8.1985;
4. Crotone affidato alla società *Sant'Anna* in base al provvedimento n.135192 del 10.5.1996;
5. Cuneo affidato alla *Aeroporto Cuneo Levaldigi* in base al provvedimento n.102204 del 7.7.1980;
6. Firenze affidato alla *SAF* (ora *A.d.F.*) in base al provvedimento n.134242 del 2.5.1985;
7. Lamezia Terme affidato alla *SACAL* in base al provvedimento n.131399 del 21.2.1991;
8. Olbia affidato alla società *GEASAR* in base al provvedimento n.130735 del 30.1.1989;
9. Perugia affidato alla società *SASE* in base al provvedimento n.114017 del 14.5.1979;
10. Pescara affidato alla società *SAGA* in base al provvedimento n.136617 del 27.6.1986;
11. Reggio Calabria affidato alla *SOGAS* in base al provvedimento n.136481 del 25.6.1986;
12. Salerno affidato alla *Aeroporto di Salerno* in base al provvedimento n.134901 del 20.5.1997;
13. Trapani affidato alla società *AIRGEST* in base al provvedimento n.133168 del 28.3.1997.

¹³ L'articolo evidenzia gli adempimenti posti a carico dei soggetti interessati ed i requisiti che devono possedere per ottenere la concessione di gestione totale. Conseguentemente, il relativo procedimento nei confronti dei soggetti indicati all'articolo 6 comporta accertamenti in ordine a:

- ammissibilità dell'istanza;
- qualità di soggetto gestore parziale, anche in regime precario del richiedente;
- attivazione della procedura ex articolo 17 della legge n. 135/97, da parte dei gestori parziali, anche in regime precario;
- natura di società di capitale del soggetto richiedente;
- avvenuto adeguamento del capitale sociale della società richiedente, a seconda del volume di traffico registrato nel biennio antecedente all'entrata in vigore del regolamento;
- adeguamento dell'atto costitutivo della società in merito a:
 - a) oggetto dell'attività societaria;
 - b) separazione contabile dei risultati di esercizio delle attività connesse o collegate all'oggetto principale dell'attività societaria, nei bilanci e nei documenti contabili;
 - c) misura della partecipazione del socio pubblico al capitale sociale per esercitare diritti societari, quali la richiesta di convocazione dell'assemblea, così come previsto nell'articolo 4, comma 1, lettera c, del D.M. n.521/97
 - d) ingresso di altri enti locali nella società, mediante aumento di capitale;
 - e) esclusione di atti che, nei primi tre anni dalla costituzione o dall'avvenuto adeguamento, determinino la perdita della posizione di maggioranza del socio privato;
 - f) modalità e condizioni di atti che determinino la perdita della posizione di maggioranza del soggetto che la detiene;
 - g) quota di azioni da riservare all'azionariato diffuso.

Le previsioni del regolamento si sono completate con la diramazione della circolare 20 ottobre 1999, n. 12479 AC, - recante, tra l'altro, lo schema della convenzione che l'ENAC dovrà stipulare con i soggetti affidatari - pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 14 dicembre 1999, con la quale l'amministrazione ha provveduto ad adeguare l'originaria circolare 16 ottobre 1998, n. 13775 AC, alle osservazioni formulate dalla Corte dei conti, nella competente sede del controllo.

Da ultimo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con direttiva del 30 novembre 2000, n. 141-T, pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 5 gennaio 2001, considerata l'urgenza di dare attuazione al regolamento n.521/1997, "per rendere effettiva la riforma del settore delle gestioni aeroportuali e ravvisata la necessità di fornire indicazioni sulla portata di alcune previsioni normative del citato regolamento e, conseguentemente, sulle modalità della loro applicazione", ha formulato le linee guida alle quali l'Ente deve attenersi nello svolgimento dei procedimenti di propria competenza.

In relazione alle citate urgenze di dare corso all'affidamento delle gestioni, la direttiva stabilisce di procedere con affidamenti di durata limitata determinata provvisoriamente sulla base di una sommaria valutazione del piano economico-finanziario, rinviando la definitiva determinazione della durata del rapporto concessorio ad una successiva valutazione dei programmi di investimento presentati dai richiedenti.

11.2 L'azione dell'ENAC in materia di gestioni aeroportuali.

L'ENAC¹⁴, in adempimento delle puntuali direttive emanate dal Ministro vigilante, ha condotto le fasi istruttorie dei procedimenti "in armonia con il criterio generale dianzi illustrato".

Per quanto concerne specificamente il procedimento di affidamento delle gestioni, va detto che l'articolo 6 del decreto ministeriale n.521/1997, concernente la costituzione di società di capitali per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, stabilisce che "entro sei mesi (24 ottobre 1998) dall'entrata in vigore del regolamento, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime di precariato, che hanno attivato la procedura di cui all'articolo 17, comma 1, del decreto legge 25 marzo 1997, n.67, convertito con modificazioni, nella legge 23 maggio 1997, n.135, si adeguano a quanto stabilito dalle precedenti disposizioni"¹⁵.

L'articolo 7 prevede che l'affidamento in concessione della gestione totale alle società di capitali, di cui all'articolo 6, è effettuato su istanza da presentarsi da parte delle società richiedenti entro nove mesi dall'entrata in vigore del regolamento (24 gennaio 1999), da integrare entro i successivi sei mesi, con una domanda corredata da un programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e di un piano economico-finanziario.

Con circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999, pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 14 dicembre 1999, emanata dal Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'articolo 17,

-
- procedure di scelta del socio privato di maggioranza secondo quanto stabilito dal D.P.R. 16 settembre 1996, n.533, ovvero di cessione a privati delle quote di maggioranza, secondo le norme del decreto legge 31 maggio 1994, n.332, convertito con modificazioni, nella legge 30 luglio 1994, n.474;
 - presentazione del programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario.

¹⁴ Sull'ENAC, apposita determinazione è stata depositata nel febbraio del 2001, da parte della Sezione controllo enti di questa Corte.

¹⁵ L'adeguamento cui fa riferimento la norma riguarda, in particolare:

- le procedure di eventuale privatizzazione seguite dalla società (articolo 2);
- il capitale sociale minimo richiesto, in relazione al volume di traffico registrato nell'ultimo biennio (articolo 3);
- le specifiche previsioni da indicare nell'atto costitutivo della società richiedente (articolo 4);
- gli accordi disciplinanti i rapporti tra soci pubblici e privati, nell'ipotesi di perdita del potere di controllo da parte degli enti pubblici (articolo 5).

comma 1, del regolamento, sono stati diramati gli schemi della convenzione-tipo e degli altri documenti che devono corredare la domanda di concessione totale.

Tra l'altro, la direttiva sottolinea che l'emanazione della sopra citata circolare n.12479 AC, che contiene gli elementi essenziali per la predisposizione dei suddetti documenti, è intervenuta ben oltre il termine di carattere ordinatorio previsto dall'art.17 del d.m. 521/1997.

Per tale motivo il termine indicato nell'art.7, relativo alla presentazione della domanda corredata da un programma di intervento, è da definirsi coerentemente con la data di pubblicazione della circolare n.12479 AC.

Più specificatamente, il periodo temporale per l'integrazione dell'istanza, previsto dall'articolo 7, dovrà essere computato a decorrere dalla data di pubblicazione di detta circolare.

Inoltre, come sopra riportato, la direttiva del Ministro "ritiene che si possa procedere all'affidamento in concessione da parte dei ministeri concertanti per una durata limitata, determinata provvisoriamente sulla base delle prime valutazioni dell'ENAC, tenuto conto del piano economico-finanziario presentato dal richiedente, e che successivamente, all'esito della valutazione dei richiamati programmi, si possa procedere alla definitiva determinazione della durata della concessione".

L'ENAC ha conseguentemente dato ulteriore corso alle fasi istruttorie di propria competenza per giungere alla stipula delle convenzioni di gestione totale con i soggetti che si sono adeguati alle prescrizioni del regolamento.

Va per completezza ricordato inoltre che l'articolo 17 del decreto legge n.67/1997, convertito nella legge n.135/1997 (Interventi urgenti in favore dell'occupazione), prevede che, in attesa dell'affidamento delle gestioni totali, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime precario, possono essere autorizzati all'occupazione ed all'uso dei beni del sedime aeroportuale, per l'effettuazione degli interventi indifferibili ed urgenti necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché alla gestione dell'aeroporto, vincolando a tali fini i diritti aeroportuali che gli stessi soggetti sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli eventualmente già di loro spettanza.

Tale disciplina è diretta a consentire il progressivo disimpegno dello Stato dagli interventi nel settore aeroportuale durante la fase transitoria che la norma ha inteso disciplinare in attesa dell'affidamento delle gestioni totali, richiedendo agli operatori del settore di provvedere, con un rapporto giuridico aggiuntivo rispetto alla situazione in essere, alla gestione imprenditoriale degli scali, secondo criteri diretti a conferire sistematicità ed uniformità al settore.

Per dare concreta attuazione alle previsioni dell'articolo 17, il Ministro dei trasporti e della navigazione ha emanato l'atto di indirizzo 31 luglio 1997, n.12188, che, precisando che le autorizzazioni lasciano immutata la disciplina dei rapporti intercorrenti tra gli attuali gestori e l'Amministrazione, definisce anche le indicazioni procedurali per la predisposizione dei conseguenti provvedimenti di autorizzazione.

Esso prevede, tra l'altro: che i soggetti interessati devono produrre un piano di interventi rientranti nella tipologia ammessa dalla norma, dal quale deve emergere la destinazione dei diritti che si prevede di introitare, nonché le ricadute occupazionali conseguenti al piano da realizzare; che, in corso di attuazione del piano degli interventi, il soggetto autorizzato è tenuto a relazionare semestralmente all'Amministrazione e che, allo scadere del periodo previsto nel piano degli interventi, è tenuto a presentare il consuntivo dei lavori effettuati, unitamente ad una perizia giurata di un professionista abilitato, con la quale si attestino gli effettivi costi e la conformità degli interventi al contenuto della domanda presentata, nonché agli eventuali aggiustamenti e variazioni debitamente autorizzati.

Sulla base delle indicazioni contenute nell'atto di indirizzo, l'Amministrazione ha rilasciato talune autorizzazioni nella forma del decreto ministeriale, finché, a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 45 del decreto legislativo n.80/1998, tale funzione di natura gestionale è passata ai dirigenti della Direzione generale dell'aviazione civile che hanno provveduto fino al