

consono al dinamismo dei mercati, mediante un meccanismo gestionale nella forma societaria che tende alla privatizzazione (sostanziale).

Le concessioni venute a scadenza hanno avuto, nel tempo, la connotazione di gestioni di fatto fino all'entrata in vigore del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, con il quale, all'art. 17, è stato consentito al ministro dei trasporti di autorizzare, in via provvisoria, l'occupazione e l'uso di beni del demanio aeroportuale in favore di soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime precario.

L'Amministrazione utilizzando tale procedimento autorizzatorio, ha adottato provvedimenti preordinati al passaggio alla gestione totale. Tale modulo di affidamento in gestione totale è diretto ad accrescere i livelli di efficienza e di sicurezza degli aeroporti e, nelle finalità volute dalla legge n. 135/1997, deve comportare benefici per i bilanci pubblici ponendo a carico dei gestori il compito di curare la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali e funzionamento dei relativi servizi a fronte del potere di disporre dei sicuri proventi della totalità delle tariffe e dei corrispettivi aeroportuali.

A riguardo si osserva che la delibera CIPE n. 86/2000 del 4 agosto 2000 ha raccomandato al ministro dei trasporti e della navigazione e, per quanto di competenza al ministro delle finanze e all'ENAC, di vigilare affinché sia realizzata una rigorosa separazione contabile che consenta l'individuazione dei costi effettivi dei singoli servizi offerti dai gestori aeroportuali e che, a fronte di una rapida evoluzione della gestione totale con dilatazione dei tempi concessori, non corrisponde una effettiva attuazione dei criteri di separazione contabile e di individuazione dei costi da parte degli stessi soggetti gestori.

Anche con riferimento a quanto previsto per i controlli di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano al seguito, si deve registrare la non ancora avvenuta attuazione delle raccomandazioni di cui alla citata delibera CIPE dovuta, secondo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla complessità dei parametri di calcolo e la disponibilità attuale di dati costituiti dalla contabilità analitica e certificata²⁰. La Corte nell'ammettere a registrazione il dm 14 marzo 2003, pur tenendo conto dell'indilazionabili motivi di urgenza e di sicurezza del trasporto aereo, ha ritenuto di dover evidenziare le raccomandazioni contenute nella più volte citata delibera CIPE, anche in considerazione che, nel sistema previsto nel sistema della legge n. 217/1992, in fase di prima applicazione, si è ritenuto di rinviare l'individuazione della quota dovuta dal concessionario a favore dell'erario.

11. Auditing finanziario contabile.

Va segnalato che con decreto di variazione al bilancio del Ministro dell'economia e delle finanze in data 23 dicembre 2002, adottato in attuazione dell'articolo 3, comma 2-ter del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, recante "Disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione della base imponibile, di contrasto all'elusione fiscale, di crediti di imposta per le assunzioni, di detassazione per l'autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo", sono stati istituiti i capitoli 2541 "Spese per il piano straordinario di attività finalizzato al recupero del bonus fiscale riconosciuto agli autotrasportatori", 8141 "Contributi per la realizzazione delle infrastrutture finalizzate al sostegno dell'intermodalità", con una dotazione, rispettivamente, di 2.000.000,00 e di 16.000.000,00 di euro. Tale decreto ha prodotto i suoi effetti solo ad esercizio 2002 già scaduto (è stato registrato dall'ufficio di controllo in data 13 gennaio 2003), sicché la somma di due milioni di euro stanziata sul capitolo 2451 per il 2002, essendo di parte corrente, ha formato interamente economia di spesa.

²⁰ Dm delle infrastrutture e dei trasporti 14 marzo 2003.

Si deve rilevare, al riguardo, che la tardiva emanazione del decreto di variazione al bilancio in esecuzione di una specifica autorizzazione legislativa di spesa, ha determinato la mancata attuazione di una decisione parlamentare di spesa.

E', inoltre, da evidenziare un gran numero di capitoli per memoria che non hanno avuto alcuna movimentazione contabile²¹.

Per quanto riguarda gli effetti sull'attuazione dei programmi in corso della legge 31 ottobre 2002, n. 246, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 6 settembre 2002, n. 194, recante "Misure urgenti per il controllo, la trasparenza e il contenimento della spesa pubblica" (c.d. "taglia spese") si rileva quanto segue.

Per quanto concerne l'attività di promozione delle società di trasformazione urbana, nel 2002 era stato previsto uno stanziamento di 6.817.231 euro sul capitolo 7446, sul quale risultavano iscritte le risorse finanziarie destinate al finanziamento degli studi di fattibilità e delle indagini conoscitive necessarie all'approfondimento della realizzabilità economica, amministrativa, finanziaria e tecnica delle ipotesi di trasformazione deliberate dai Consigli comunali, nonché degli oneri per la progettazione urbanistica.

Nel dicembre 2002 la Commissione incaricata di procedere all'esame e alla selezione delle domande presentate dai comuni per l'accesso ai relativi finanziamenti aveva concluso i lavori, rimettendo la graduatoria finale delle domande ed indicando la quota di finanziamento spettante a ciascun comune.

21

Cap.	Denominazione
1013	EQUO INDENNIZZO AL PERSONALE CIVILE PER LA PERDITA DELL'INTEGRITA' FISICA SUBITA PER INFERMITA' CONTRATTA PER CAUSA DI SERVIZIO
1102	SOMME OCCORRENTI PER IL PAGAMENTO DEI RESIDUI PASSIVI PERENTI DI SPESE CORRENTI PER I QUALI RISULTA SOPPRESSO IL CAPITOLO DI PROVENIENZA.
1245	SPESE CONNESSE AL SISTEMA SANZIONATORIO DELLE NORME CHE PREVEDONO CONTRAVVENZIONI PUNIBILI CON L'AMMENDA.
1259	SPESE DI PUBBLICITA'
1262	SPESE PER IL RILASCIO DI DOCUMENTI MEDIANTE APPARECCHI DI RIPRODUZIONE
1587	EQUO INDENNIZZO AL PERSONALE CIVILE PER LA PERDITA DELL'INTEGRITA' FISICA SUBITA PER INFERMITA' CONTRATTA PER CAUSA DI SERVIZIO
1595	SPESE PER INTERESSI O RIVALUTAZIONE MONETARIA PER RITARDATO PAGAMENTO DELLE RETRIBUZIONI, PENSIONI E PROVVIDENZE DI NATURA ASSISTENZIALE A FAVORE DEI CREDITORI DELL'AMMINISTRAZIONE.
1633	SPESE PER LA DEMOLIZIONE D'UFFICIO DELLE OPERE O DELLE PARTI DI ESSE COSTRUITE IN DIFFORMITA' DELLE NORME DI COSTRUZIONE CON PARTICOLARI PRESCRIZIONI PER LE ZONE SISMICHE NELLE REGIONI A STATUTO SPECIALE.
1895	PROVVIDENZE URGENTI ALLE FAMIGLIE DEL PERSONALE IN SERVIZIO DECEDUTO IN INCIDENTI DI VOLO E PER ALTRI INCIDENTI DI SERVIZIO, NONCHE' PER INFERMITA' E LESIONI DIPENDENTI DA CAUSA DI SERVIZIO
1958	SPESE DI PUBBLICITA'
1961	SPESE PER IL RILASCIO DI DOCUMENTI MEDIANTE APPARECCHI DI RIPRODUZIONE
1963	RIMBORSO DELLE SPESE PER PROVE TESTIMONIALI PRESSO LE COMMISSIONI DI INCHIESTA SUI SINISTRI MARITTIMI
1966	SPESE PER LA REQUISIZIONE E IL NOLEGGIO DEL NAVIGLIO MERCANTILE
1967	SPESE PER IL MANTENIMENTO, ALLOGGIO E RIMPATRIO DI EQUIPAGGINAUFRAGHI NAZIONALI, DI MARINAI E PESCATORI ITALIANI ED ESTERI INDIGENTI - SPESE PER ASSISTENZA E RIMPATRIO DI MARITTIMI NAZIONALI E STRANIERI ABBANDONATI ED INDIGENTI, SBARCATI DA NAVI NAZIONALI
1970	SPESE DA RECUPERARE A CARICO DI PRIVATI, PER LO SGOMBERO D'UFFICIO DI ZONE DEL DEMANIO MARITTIMO, DI AREE PORTUALI O DEL MARE TERRITORIALE, OCCUPATE O INNOVATE ABUSIVAMENTE, PER LA DELIMITAZIONE DI ZONE DEL DEMANIO MARITTIMO E PER LO SGOMBERO D'UFFICIO DI
2334	SPESE PER IL RILASCIO DI DOCUMENTI MEDIANTE APPARECCHI DI RIPRODUZIONE
2354	SPESE DI PUBBLICITA'
2592	INDENNITA' DI RISCHIO, DI MANEGGIO DI VALORI DI CASSA, MECCANOGRAFICA E DI SERVIZIO NOTTURNO
2601	EQUO INDENNIZZO AL PERSONALE CIVILE PER LA PERDITA DELL'INTEGRITA' FISICA SUBITA PER INFERMITA' CONTRATTA PER CAUSA DI SERVIZIO.
2605	SPECIALE ELARGIZIONE IN FAVORE DELLE FAMIGLIE DEI MILITARI APPARTENENTI ALLE FORZE ARMATE DELLO STATO DECEDUTI IN ATTIVITA' DI SERVIZIO DI ORDINE PUBBLICO O DI SOCCORSO, VITTIME DEL DOVERE; ASSEGNO VITALIZIO ED ALTRE PROVVIDENZE AI MILITARI
2651	SPESE VARIE PER SOCCORSI EVENTUALMENTE PRESTATI A NAVI PERICOLANTI
2656	SPESE PER LE ELEZIONI DEI RAPPRESENTANTI DEL PERSONALE MILITARE IN SENO AGLI ORGANISMI DI RAPPRESENTANZA E PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI STESSI ORGANISMI
2665	SPESE PER IL RILASCIO DI DOCUMENTI MEDIANTE APPARECCHI DI RIPRODUZIONE.
2820	SOMME OCCORRENTI PER IL PAGAMENTO DEI RESIDUI PASSIVI PERENTI DI SPESE CORRENTI PER I QUALI RISULTA SOPPRESSO IL CAPITOLO DI PROVENIENZA.
7061	SOMME OCCORRENTI PER IL PAGAMENTO DEI RESIDUI PASSIVI PERENTI DI SPESE IN CONTO CAPITALE PER I QUALI RISULTA SOPPRESSO IL CAPITOLO DI PROVENIENZA
8024	SOMME OCCORRENTI PER IL PAGAMENTO DEI RESIDUI PASSIVI PERENTI DI SPESE IN CONTO CAPITALE PER I QUALI RISULTA SOPPRESSO IL CAPITOLO DI PROVENIENZA
8284	SOMME OCCORRENTI PER IL PAGAMENTO DEI RESIDUI PASSIVI PERENTI DI SPESE IN CONTO CAPITALE PER I QUALI RISULTA SOPPRESSO IL CAPITOLO DI PROVENIENZA

Tuttavia, l'entrata in vigore del suddetto provvedimento legislativo non ha consentito di impegnare le somme necessarie per i finanziamenti spettanti ai comuni interessati.

Inoltre, l'articolo 7 del decreto in parola ha limitato la facoltà di applicare all'esercizio successivo a quello di imputazione l'articolo 54, comma 16, della legge n. 449/1997, contenente "Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica".

Fino all'emanazione di tale normativa di legge, la facoltà di cui sopra era estesa al terzo anno successivo a quello della sua imputazione.

La succitata disposizione ha comportato la perdita totale della maggior parte dei fondi stanziati ai sensi dell'articolo 4, comma 9, della legge 28 dicembre 1999, n. 522, concernente aiuti ai nuovi investimenti volti al miglioramento della produttività dei cantieri iscritti agli Albi dei costruttori navalmecanici e armatoriali e, più in particolare, di 2.405.881,45 euro in limite di impegno quindicennale, a fronte di uno stanziamento originario di 3.615.198,29 euro annui (-66,55% dello stanziamento).

Tale perdita ha impedito di accordare a tutti i cantieri richiedenti la concessione del contributo in via preliminare, pari al 50% del contributo stesso, e ha rimosso le risorse necessarie per la concessione in via definitiva dei "saldi" contributivi.

Per le medesime ragioni, si è verificata la perdita totale degli stanziamenti, in limiti d'impegno quindicennali, di cui all'articolo 8 della legge n. 194/1998, recante "Interventi nel settore dei trasporti", in ragione di 1.549.370,69 euro per il 1999 e di 10.329.137,98 euro per il 2000, a favore della Gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda, rendendo, così, vano l'intervento legislativo mirato al risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 11 del decreto legislativo n. 422/1997, presupposto per il passaggio di tali attività alle regioni territorialmente competenti.

Inoltre, il decreto ministeriale 29 novembre 2002, in applicazione all'articolo 1, comma 3, della legge n. 246/2002, ha stabilito che sia gli impegni di spesa che l'emissione dei titoli di pagamento, da parte delle amministrazioni statali, dovessero essere contenuti nel limite dell'85% delle unità previsionale di base. I tagli hanno comportato, in particolare, una riduzione dello stanziamento di competenza e di cassa pari al 50% sul capitolo 7879, relativo alle spese di carattere patrimoniale della Gestione governativa laghi, per cui quest'ultima sarà costretta a ridurre il previsto programma di ammodernamento della sua flotta.

Un altro capitolo particolarmente colpito dai tagli è il 2041, relativo alle sovvenzioni di equilibrio per le società del Gruppo Tirrenia. La riduzione operata, pari a 40.220.356,59 euro, in termini di competenza, e a 39.951.805,26 euro, in termini di cassa, ha comportato un disavanzo di pari importo per il pagamento delle sovvenzioni dell'esercizio 2002, a fronte di precisi obblighi convenzionali e dell'avvenuto espletamento dei relativi servizi. E' da rilevare, peraltro, che la convenzione in atto prevede, in caso di mancato o ritardato pagamento dell'importo di sovvenzione, la corresponsione di interessi passivi al tasso prime-rate ABI, che dovranno essere comunque pagati nell'esercizio successivo.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali della navigazione marittima e interna, il decreto "taglia-spese" ha, tra l'altro, previsto termini più ristretti entro i quali impegnare somme e limiti di impegno, con possibili difficoltà operative, in quanto la nuova tempistica non sempre è compatibile con quella delle opere infrastrutturali, che spesso, per loro natura, richiedono periodi di realizzazione di alcuni anni.

Per le opere marittime finanziate con i fondi ordinari di bilancio iscritti nel capitolo 7841, il taglio operato, pari a complessivi 47.447.214 di euro, ha impedito di dare completa attuazione al programma approvato, per il triennio 2002-2004, con il decreto ministeriale del 21 maggio 2002, n. 3152. E' stata limitata l'approvazione di ulteriori progetti di opere marittime a causa dell'indisponibilità di risorse finanziarie.

Notevoli sono stati gli effetti sul capitolo 2141 - destinato a finanziare servizi essenziali per garantire l'operatività dei porti, quale manutenzione, pulizia e illuminazione - che ha subito un taglio di 2.214.172 euro.

Inoltre, la manovra di contenimento in questione ha contribuito a rallentare ulteriormente, in presenza del vuoto normativo per le regioni autonome, le attività di chiusura del Servizio escavazioni porti (SEP). Infatti, lo stanziamento finanziario è stato ridotto da 450.000 a 321.750 euro, non tenendo in debito conto che il medesimo, assegnato soltanto nel mese di novembre 2002, sarebbe stato necessario per evadere tutte le spese accumulate nel corso dell'anno, per cui sono rimasti insoluti pagamenti che potrebbero dar adito a contenziosi.

A seguito del più volte citato decreto-legge "taglia-spese", l'Aero Club e l'E.N.A.C. sono stati invitati a riformulare i competenti provvedimenti di variazione di bilancio 2002, in quanto le variazioni stesse avrebbero incrementato gli stanziamenti dei capitoli di spesa relativi all'acquisto di beni e servizi non conformemente ai limiti stabiliti con il medesimo provvedimento legislativo.

Infine, la riduzione degli stanziamenti ha comportato l'impossibilità di procedere a tutte le necessarie manutenzioni ordinarie che la componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto di norma richiede. Ciò ha comportato una riduzione dell'attività operativa nell'ultimo trimestre del 2002.

12. I controlli interni.

Il Servizio di controllo interno, nel corso del 2002, ha collaborato alla formazione della direttiva che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato per il 2003, ai sensi degli articoli 3, comma 1, lettera), e 14, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 165/2001 e dell'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo agosto 1997, n. 279.

La direttiva per il 2003 ha adottato come schema di riferimento la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 novembre 2002, contenente gli indirizzi generali per la predisposizione della direttiva generale dei Ministri sull'attività amministrativa e sulla gestione. In tale quadro sono state elaborate schede, con le quali sono stati individuati gli obiettivi strategici, gli obiettivi operativi e i conseguenti programmi d'azione che i Dipartimenti, il Consiglio superiore di lavori pubblici e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, devono realizzare, al fine di dare attuazione alle priorità politiche previste per l'anno in corso per l'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti.

Con le stesse schede è stato, altresì, previsto, per ciascuno degli obiettivi strategici e operativi, che a cura delle suddette strutture vengano anche indicati, in sede di previsione, le fasi e i tempi di realizzazione dei programmi stessi, in modo tale che il Servizio possa procedere, successivamente, alla verifica circa l'attuazione, da parte delle strutture medesime, degli obiettivi strategici fissati dal Ministro.

Sono ancora in via di definizione le modalità operative del controllo di gestione. In data 14 marzo 2002, è stata emanata una direttiva del Ministro con la quale la progettazione e l'esercizio del controllo di gestione sono stati demandati a ciascuna unità organizzativa di livello dirigenziale generale. Ciascun titolare di ufficio di livello dirigenziale di prima fascia deve costituire un "ufficio per il controllo di gestione" e ogni Capo Dipartimento deve affidare ad un proprio dirigente l'incarico di coordinare gli uffici per il controllo di gestione del dipartimento di cui è titolare. Tale organizzazione del controllo di gestione pur essendo riconducibile al disegno del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, può determinare una eccessiva frammentazione della funzione che potrebbe non giovare in termini di omogeneità dei dati e speditezza dei flussi informativi. Una più efficace collocazione degli uffici per il controllo di gestione potrebbe essere al livello immediatamente sottostante l'organo di direzione politica (i dipartimenti) senza replicare l'istituzione degli stessi anche presso gli uffici ai quali sono preposti i dirigenti di prima fascia con funzioni non apicali.

Si deve, tuttavia, segnalare l'apprezzabile iniziativa assunta in data 28 febbraio 2003: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stipulato un protocollo d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Centro tecnico per la Rete unitaria della pubblica amministrazione²² per la cessione a titolo gratuito del diritto d'uso (*riuso*) dei programmi applicativi del Sistema di controllo di gestione realizzati per il Ministero dell'economia e delle finanze²³.

Il Servizio di controllo interno ha cooperato con le strutture del Ministero ai fini della individuazione dei criteri di valutazione dei dirigenti di seconda fascia. Il Servizio ha operato in conformità alle disposizioni previste dalla direttiva ministeriale 2002 e sulla base delle esperienze acquisite dai Servizi di controllo interno dei soppressi Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione e tenendo conto, in particolare, del sistema di valutazione predisposto ed applicato per i dirigenti di seconda fascia dal Servizio di controllo interno dell'ex Ministero dei lavori pubblici e dell'ipotesi formulata dal Servizio di controllo interno dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione nel 1999.

Per quanto concerne i processi di valutazione dei dirigenti di prima fascia, la direttiva del 2002 ha previsto che i relativi criteri fossero resi operativi a cura di un gruppo di lavoro presieduto dal Capo di Gabinetto e composto dai Capi Dipartimento, da un dirigente generale rappresentante del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da un rappresentante del Collegio di direzione del Servizio di controllo interno e dal Direttore generale per le politiche del personale e gli affari generali.

13. Il sistema degli indicatori.

Prosegue anche per quest'anno il progetto sperimentale avviato dalle Sezioni Riunite per correlare gruppi di indicatori di performances alla classificazione finanziaria per funzioni-obiettivo e ai risultati ottenuti dalle amministrazioni statali.

Lo scopo è quello di fornire in modo chiaro informazioni su particolari aspetti di una realtà complessa e di semplificare il processo comunicativo attraverso il quale l'informazione viene fornita al Parlamento e ai cittadini; in particolare di come le risorse finanziarie contribuiscono al miglioramento dei servizi resi in termine di sicurezza, di maggiore efficienza, di migliore mobilità e di minore impatto ambientale. Il processo di valutazione strategica pertanto si impone come un elemento essenziale per migliorare il rapporto di *accountability* tra le Assemblee legislative e il Governo, e l'uso degli indicatori rappresenta una delle fasi caratterizzanti della costruzione di un valido sistema di valutazione.

Per l'analisi delle performances basata su gruppi di indicatori occorre — oltre alla soluzione dei problemi legati alla scarsa chiarezza nella terminologia utilizzata (attività, produttività, risultato, impatto), alla scarsa integrazione dei sistemi informativi e alla difficoltà nel vincolare i risultati a precisi tempi di realizzazione — che siano individuati con chiarezza gli obiettivi strategici e specifici delle politiche pubbliche nel settore dei trasporti.

Per quest'ultimo aspetto, segnalati i gravi ritardi di tipo infrastrutturale e gestionale del nostro Paese rispetto agli altri Stati europei, le scelte programmatiche effettuate dal Governo in questi ultimi anni hanno riguardato: la realizzazione dei grandi collegamenti (sistema dei valichi ed il ponte sullo Stretto di Messina); la realizzazione degli anelli mancanti della rete stradale e ferroviaria nazionale; la realizzazione dei sistemi integrati di trasporto nelle grandi aggregazioni urbane dove, a causa della concentrazione di attività residenziali e produttive, vi è un'elevata richiesta di mobilità; la realizzazione di nodi portuali, interportuali ed aeroportuali; il

²² Organismo che opera nell'ambito delle competenze delegate al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.

²³ E' stata data attuazione alla disposizione contenuta nella legge n. 340 del 2000 (art. 25) che, per la razionalizzazione della spesa informatica delle pubbliche amministrazioni, prevede il *riuso* da parte di un'amministrazione dei programmi informatici sviluppati da un'altra amministrazione. E' in via di definizione un decreto del Ministro per l'innovazione e le tecnologie per disciplinare le modalità per avvalersi del *riuso*.

miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto con riduzione della incidentalità e dei fattori di rischio, considerato che l'incremento del traffico su gomma è all'origine di esternalità negative per impatto ambientale e incidentalità; il sostegno alla liberalizzazione del settore ferroviario in modo da accrescere la quota di merci trasportata da questa modalità e incentivare il trasporto combinato; la realizzazione del Piano Triennale dell'Informatica nel sistema dei trasporti e della logistica; il rilancio del cabotaggio e delle intermodalità; l'efficienza interna del sistema, in termini di riduzione di tempi e costi per il cittadino e le imprese; l'evoluzione del parco circolante.

E' da ricordare inoltre che il processo di modernizzazione del sistema dei trasporti italiano trova fondamento nelle scelte strategiche definite dal *Libro Bianco, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* dell'Unione Europea che, per quello che in questa sede interessa, possono essere così riassunte: 1) *riequilibrare i modi di trasporto*, in particolare migliorare la qualità del trasporto su strada, rilanciare le ferrovie, controllare la crescita del trasporto aereo, adattare il sistema marittimo e fluviale, legare il destino dei modi di trasporto; 2) *eliminare le strozzature*, ovvero promuovere, in particolare, la costituzione di corridoi prioritari per le merci, una rete veloce per i passeggeri, l'adozione di piani di gestione del traffico sui principali assi stradali; 3) *fare degli utenti il fulcro della politica dei trasporti*, ovvero prestare attenzione alla sicurezza stradale e ai diritti e doveri degli utenti, e rendere l'utente consapevole dei costi; 4) *controllare gli effetti della mondializzazione dei trasporti*.

L'analisi svolta evidenzia che per la scelta degli indicatori più opportuni sono disponibili gran parte delle informazioni economiche, statistiche e finanziarie. Non vi sono particolari difficoltà neanche in termini di modalità rappresentative, per le quali, tra l'altro, sono possibili proficue collaborazioni con le amministrazioni interessate e con l'Istituto di statistica.

Le difficoltà sorgono dalla frammentarietà dei centri di spesa e dei centri decisionali. Il settore dei trasporti è infatti caratterizzato da una molteplicità di Enti pubblici e soggetti privati che operano a diverso titolo e con diversa capacità di spesa. Se consideriamo il consolidato della spesa pubblica nel settore trasporti per l'anno 2000, la spesa statale è pari al 15,7% del totale (v. tab. 3), e all'interno dello Stato la quota della spesa direttamente riconducibile al ministero dei trasporti è solo del 19,72% (v. tab. 4), con un ruolo marginale, in termini di spesa, del titolare dei poteri politici di programmazione.

Tab. 3

**Spesa consolidata di settore per categoria di operatore in milioni di euro e in percentuale
Anno 2000**

	<i>Milioni di euro</i>	<i>%</i>
Stato	6.055,9	15,7%
Aziende statali e gestioni governative*	16.836,8	43,7%
Enti pubblici territoriali	15.190,0	39,4%
Altri enti pubblici	469,9	1,2%
Totale	41.774,5	100%

*E' da ricordare che nel 2000 non era stata ancora privatizzata l'ANAS

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti – 2001

Tab. 4

Spese a carico dello Stato per Ministeri - Anno 2000

<i>Amministrazioni*</i>	<i>Spese correnti</i>	<i>Spese in c. capitale</i>	<i>Tot. generale</i>
Ministero del tesoro	6.899,71 73,24%	6014,68 57%	12.914,39 64,66
Ministero dei trasporti	2.354,33 24,99	1.584,50 15,02	938,87 19,72
Ministero dei llege n. pp	20,09 0,21	2.938,17 27,85%	2.958,26 14,81
Ministero degli interni	16,16 0,18%	2,58 0,021%	19,19 0,10%
Ministero della difesa	108,63 1,15%	—	108,63 0,54%
Ministero del lavoro	12,26 0,13%	—	12,26 0,06%
Ministero delle finanze	2,61 0,03%	—	2,61 0,01%
Totale complessivo	9.420,28 100%	10.551,21 100%	19.971,49 100%

*Si riporta la struttura ministeriale precedente al d.lgs. n. 300/99, in quanto i dati sono riferiti all'anno 2000.

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti - 2001

A dimostrazione della complessità del settore trasporti è da segnalare che il fatturato totale al 31 dicembre del 2001 delle società per azioni a partecipazione pubblica è stato di 17.274 milioni di euro (v. tab. 5). Ulteriore dato che rende difficile l'attività dell'analista è ricavabile dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2002, dove è iscritta in competenza per le esigenze finanziarie delle Ferrovie dello Stato una somma pari a 4.343.877.885 di euro. Ultima considerazione: la trasformazione in Società per azioni dell'ultima importante azienda statale (ANAS), se ovviamente risponde a criteri gestionali improntati all'efficienza e alla razionalizzazione dei costi, complica ulteriormente la valutazione dei programmi e delle performances, e quindi rende ancora più complessa l'attività di costruzione di significativi set di indicatori.

Tab. 5

Settore trasporti: società per azioni a partecipazione pubblica al 2002

<i>Società</i>	<i>Fatturato in milioni di euro nel 2001</i>	<i>Numero di dipendenti nel 2001</i>	<i>Quota pubblica in %</i>
Alitalia	7.549	21.294*	53,1
ENAV	500	3.280	100
Ferrovie dello Stato	9.225	109.922	100

*Dipendenti nel 2002

Fonte: Banca d'Italia, Relazione del Governatore sull'esercizio 2002

Si è, pertanto, consapevoli delle difficoltà concettuali e metodologiche nel correlare i dati di finanza pubblica, di cui il bilancio dello Stato è solo una parte, e i risultati effettivi delle politiche pubbliche di settore che dipendono dall'attività dell'intero settore delle amministrazioni pubbliche, statali, regionali, locali e da società private.

Per le nostre esigenze informative si propongono cinque gruppi di indicatori che riguardano le quattro principali modalità di trasporto: *stradale*, articolato in trasporto pubblico locale, autotrasporto, circolazione stradale, sicurezza stradale, strade ed autostrade; *aereo*, strutturato in vigilanza navigazione aerea, vigilanza sistema aeroportuale, infrastrutture aeroportuali; *ad impianti fissi*, che comprende trasporto su rotaia rete nazionale, trasporto su rotaia rete locale, trasporto rapido di massa, interporti e intermodalità, trasporti ad impianti a

fune; *marittimo*, articolato in navigazione marittima, navigazione interna, sicurezza della navigazione, lavoro marittimo e portuale, infrastrutture del settore marittimo

Per ciascuna modalità scelta sono stati individuati gli insiemi di indicatori ritenuti più idonei, per completezza e pertinenza, a costituire uno strumento informativo per i diversi utenti finali. Si tratta di indicatori molto aggregati, ma sufficientemente articolati in termini di contenuti informativi, confrontabili con i programmi e gli obiettivi stabiliti dal Governo e dal Parlamento:

1. *indicatori di sicurezza*
2. *indicatori di dotazione infrastrutturale*
3. *indicatori economici*
4. *indicatori di impatto ambientale*
5. *indicatori di mobilità*

13.1 Relazione tra obiettivi e gruppi di indicatori.

Per ogni gruppo di indicatori sono riportati le finalità conoscitive in relazioni agli obiettivi strategici e specifici, la definizione degli indicatori compresi nel gruppo e l'unità di misura più adatta.

- *Indicatori di sicurezza*: misurano il livello di incidentalità e i fattori di rischio del trasporto nelle diverse modalità.

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Definizione indicatore	Unità di misura
Promuovere la sicurezza nelle varie modalità di trasporto lavorando per l'eliminazione degli incidenti.	Diminuzione del numero dei morti e dei feriti causati dagli incidenti nell'anno di riferimento	incidentalità nelle ferrovie	numero incidenti/anno
		incidentalità nei trasporti su strada	numero morti/anno numero feriti/anno
		incidentalità nel trasporto aereo	
		incidentalità nel trasporto marittimo	
		veicoli circolanti per età	numero e tipi di veicoli per anni di età

- *Indicatori di dotazione infrastrutturale*: misurano l'accessibilità fisica, il livello e l'importanza che le infrastrutture di trasporto hanno ai fini dello sviluppo economico e al miglioramento della competitività.

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Definizione indicatore	Unità di misura
Integrazione modale attraverso infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese".	Potenziare le infrastrutture ed aumentare le interconnessioni modali nel periodo di riferimento	distribuzione stradale	km strade provinciali, statali, autostrade
		rete stradale /popolazione	km estesa per 10.000 abitanti
		rete stradale /veicoli circolanti	km estesa per 10.000 veicoli circolanti
		rete stradale per superficie territoriale	k estesa per 100kmq
		rete ferroviaria	k rete ferroviaria
		opere ed infrastrutture portuali	n. porti n. accosti

- *Indicatori economici*²⁴: misurano il contributo delle attività di trasporto all'economia nazionale e i costi per i diversi soggetti: utenza individuale, commercio, industria, pubblica amministrazione.

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Definizione indicatore	Unità di misura
Crescita economica e competitività internazionale	PIL e settore trasporti	valore aggiunto dei trasporti a prezzi di mercato e raffronti con il PIL	milioni di euro
	Ridurre il costo economico dei trasporti, tenendo conto dei cambiamenti tecnologici e nella qualità dei servizi di trasporto	costo trasporto passeggeri	km/passeggero
		costo trasporto merci	km/tonnellata

- *Indicatori di impatto ambientale*²⁵: danno una misura del livello di pressione esercitato sulle diverse componenti dell'ambiente e del territorio interessato dai trasporti ovvero del grado di soddisfazione di determinati obiettivi di salvaguardia.

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Definizione indicatore	Unità di misura
Migliorare il livello di qualità della vita e di benessere sociale riducendo i livelli d'inquinamento	Verificare l'efficacia delle politiche di riduzione delle emissioni	emissioni di monossido di carbonio (Co) del settore trasporti sul totale	Le emissioni di monossido di carbonio (Co) sono espresse in t/anno
		emissione di benzene (C6H6) del settore trasporti sul totale	Le emissioni di benzene (C6H6) sono espresse in t/anno

- *Indicatori di mobilità: danno una misura della domanda di mobilità, della flessibilità di scelta per mezzo di trasporto e dei volumi di traffico.*

²⁴ Ovviamente questo tipo di indicatori non sono costruibili con i dati finanziari. Infatti per gli indicatori sul rapporto PIL e settore trasporti sono necessari i dati della contabilità economica nazionale, mentre quelli che misurano i costi del trasporto sono costruiti sulla base della contabilità analitica. Pur tuttavia nessun tipo di misurazione o valutazione può essere effettuata senza gli strumenti dell'analisi economica.

²⁵ Sul punto è opportuno segnalare il programma TERM, *Transport and Environment Reporting Mechanism for the EU*, elaborato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente per il monitoraggio degli impatti e dell'integrazione delle politiche ambientali nel settore dei trasporti. Il prodotto più importante di TERM è costituito da una serie di relazioni pubblicate a intervalli regolari e basate su indicatori, che consentono di verificare l'efficacia delle strategie di integrazione dei trasporti e dell'ambiente. Gli indicatori scelti coprono tutti gli aspetti più importanti dell'interazione fra sistema dei trasporti e ambiente (cause, pressioni, stato dell'ambiente, impatti e risposte della società – il cosiddetto quadro di riferimento *DPSIR – Driving forces, Pressures, State, Impacts, Responses*) e comprendono indicatori che misurano l'efficienza ambientale del settore.

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Definizione indicatore	Unità di misura
Migliorare l'integrità strutturale dei trasporti e accrescere il movimento di beni e persone	Strutture idonee a supportare la crescita dei volumi di traffico passeggeri	Domanda di mobilità passeggeri	Quota della popolazione mobile %
			N. medio spostamenti pro-capite%
			Tempo medio impiegato per mobilità (in minuti)
		Domanda di mobilità pro-capite per modo di trasporto	N. di spostamenti giornalieri pro-capite: con mezzi di trasporto privato con mezzi di trasporto pubblico con mezzi di trasporto pubblico/privato

13.2 Relazione tra funzioni-obiettivo e gruppi di indicatori.

Si riportano di seguito delle tabelle sintetiche composte dai dati finanziari aggregati per funzione obiettivo di 4° livello, dai dati statistici e dall'anno di riferimento. E' necessario premettere che non è possibile effettuare alcun raffronto con i dati relativi al Referto 2001 in quanto l'analisi funzionale della spesa per il Referto 2002 è svolta sulla base delle funzioni obiettivo assunte dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		bilancio Stato 2002 pagamenti (in migliaia di Euro)	Indicatori	Indicatori (valori)	Anno disponibile
004	AFFARI ECONOMICI				
			Indicatori strutturali europei ²⁶		2000
004.5	TRASPORTI		<ul style="list-style-type: none"> ● Volume dei trasporti (merci e passeggeri) rispetto al PIL - <i>volume dei trasporti merci rispetto al PIL (tonnellata-km / PIL secondo l'indice 1995=100).</i> - <i>volume dei trasporti passeggeri rispetto al PIL (passeggero-km / PIL secondo l'indice 1995=100).</i> 	101,9	2000
			<ul style="list-style-type: none"> ● Ripartizione tra i modi di trasporto (merci e passeggeri) - <i>percentuale del trasporto merci su strada sul totale trasporto merci (strada, ferrovia, idrovie interne, condutture, mare) in t/km</i> - <i>percentuale dei passeggeri trasportati in automobile sul totale (automobile, autobus, corriere e treni) in passeggeri/km.</i> 	98,1	2000
				88,9	
				82,8	
4.5.1.	TRASPORTI SU STRADA				
			<ul style="list-style-type: none"> ● n. veicoli circolanti: - <i>autovetture</i> - <i>autobus</i> - <i>autocarri</i> - <i>motrici</i> - <i>motocicli</i> - <i>motocarri</i> - <i>altro</i> - <i>totale</i> 	33.239.029 89.858 3.541.545 124.149 3.732.306 382.149 827.591 41.936.627	2001
			<ul style="list-style-type: none"> ● immatricolazioni di nuovi veicoli di fabbrica: - <i>autovetture</i> - <i>autobus</i> - <i>veicoli trasp. merci</i> - <i>motocicli</i> - <i>motocarri</i> - <i>totale</i> 	2.425.300 5.352 235.480 418.667 5.753 3.090.552	2001
4.5.1 I.	Circolazione stradale	207.418	<ul style="list-style-type: none"> ● popolazione, autovetture e veicoli: - <i>popolazione</i> - <i>autovetture</i> - <i>veicoli</i> - <i>veicoli/pop. (x 1000)</i> - <i>popolazione/autovetture</i> 	58.000.000 32.583.815 39.931.181 688,5 1,78	2000
			<ul style="list-style-type: none"> ● emissioni di monossido di carbonio (Co) per trasporti stradali sul totale in t/anno 	4.140.681/ 6.073.911	2000
			<ul style="list-style-type: none"> ● trasporto di passeggeri su strada <i>numero in milioni di passeggeri - km</i> 	830.605	2001

		bilancio Stato 2002 pagamenti	Indicatori	Indicatori (valori)	Anno disponibile
--	--	----------------------------------	------------	------------------------	---------------------

²⁶ La strategia della Commissione europea per i trasporti è diretta a disancorare la crescita dei trasporti da quella economica e a stabilizzare la ripartizione modale, mediante il rilancio delle ferrovie, dei trasporti marittimi e fluviali per contenere e ridurre le pressioni negative sull'ambiente. La Commissione europea ha introdotto tra gli indicatori strutturali due indicatori relativi ai trasporti sostenibili. Uno, riguardante il volume di trasporti rispetto al PIL, mostra lo scindersi dell'incremento dei trasporti rispetto alla crescita del PIL in termini reali, l'altro indicatore, relativo alla ripartizione tra i modi di trasporto, mostra il passaggio dai trasporti stradali ed aerei ai trasporti per ferrovia e per idrovie ed ai trasporti pubblici

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		(in migliaia di Euro)			
4.5.1.2.	Autotrasporto	567.390	<ul style="list-style-type: none"> ● numero iscritti albo autotrasportatori ● trasporto merci su strada in milioni di t/km 	195.863 185.912	2000 2001
4.5.1.3	Sicurezza stradale	22.376	<ul style="list-style-type: none"> ● incidenti stradali e persone infortunate: <ul style="list-style-type: none"> - n. incidenti - n. morti - n. feriti ● indice di mortalità per tipologia di strada: <ul style="list-style-type: none"> - autostrade m/ix1000 - statali m/ix1000 - provinciali m/ix1000 	235.142 6.682 334.679 53,3 68,6 46,9	2001 2001
4.5.1.4	Strade ed autostrade.	3.489.623	<ul style="list-style-type: none"> ● rete stradale per tipo di strada in km: <ul style="list-style-type: none"> - autostrade - statali - provinciali - totale ● rete stradale /popolazione: <ul style="list-style-type: none"> - km autostrada per 10000 ab. - km strada statale per 10000 ab. - km strada prov. per 10000 ab. ● rete stradale /veicoli circolanti: <ul style="list-style-type: none"> - km autostrada per 10000 veicoli circolanti. - km strada statale per 10000 veicoli circolanti - km strada prov. per 10000 veicoli circolanti ● rete stradale per superficie territoriale: <ul style="list-style-type: none"> - km autostrada per 100 kmq - km strada statale per 100 kmq - km strada prov. per 100 kmq 	6.478 46.870 115.180 168.528 1,1 8,0 19,8 1,6 11,4 28,1 2,1 15,5 38,1	2001 2001 2001
4.5.2.	TRASPORTI PER VIE D'ACQUA				
4.5.2.1	Trasporto marittimo	270.345	<ul style="list-style-type: none"> ● movimentazione merce in container nei principali porti italiani: <ul style="list-style-type: none"> - numero di container in teu* - peso della merce in tonnellate <p>*Teu - Unità di misura equivalente a 20 piedi (twenty equivalent unit).</p>	7.535.434 68.755.899	2001
4.5.2.2	Navigazione marittima	39.743	<ul style="list-style-type: none"> ● trasporti merci e passeggeri: <ul style="list-style-type: none"> - n. navi arrivate - tonnellate di stazza netta - merci arrivate (in migliaia tonnellate) - merci partite (in migliaia tonnellate) - passeggeri arrivati (in migliaia) - passeggeri partiti (in migliaia) 	562.460 772.014 315.155 131.484 43.215 43161	2000

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		bilancio Stato 2002 pagamenti (in migliaia di Euro)	Indicatori	Indicatori (valori)	Anno disponibile
4.5.2.3	<i>Navigazione interna</i>	31.977	<ul style="list-style-type: none"> ● km di rete idroviaria ● volume merci trasportate: - tonnellate - tonnellate/km ● passeggeri trasportati: - numero passeggeri - passeggeri/Km 	<p style="text-align: right;">1.447</p> <p style="text-align: right;">1.504.525</p> <p style="text-align: right;">180.604.385</p> <p style="text-align: right;">110.537</p> <p style="text-align: right;">454.908</p>	<p style="text-align: right;">2000</p> <p style="text-align: right;">2001</p> <p style="text-align: right;">2001</p>
4.5.2.4	<i>Sicurezza della navigazione</i>	73.610	<ul style="list-style-type: none"> ● sinistri occorsi a navi commerciali: - n. incidenti - n. morti - n. feriti 	<p style="text-align: right;">78</p> <p style="text-align: right;">16</p> <p style="text-align: right;">0</p>	2000
4.5.2.5	<i>Lavoro marittimo e portuale</i>	4.108	<ul style="list-style-type: none"> ● n. accosti che abbisognano di lavori 	363	2001
4.5.2.6	<i>Infrastrutture nel settore marittimo</i>	232.510	<ul style="list-style-type: none"> ● opere ed infrastrutture portuali: - n. porti - n. accosti - lunghezza complessiva accosti in m. 	<p style="text-align: right;">146</p> <p style="text-align: right;">1.197</p> <p style="text-align: right;">282.305</p>	2001
3.5.4.	TRASPORTI SU ROTAIA				
3.5.4.1	<i>Rete nazionale</i>	2.736	<ul style="list-style-type: none"> ● parco rotabili: - locomotive - automotrici elettriche - automotrici diesel - elettrotreni - locomotive da manovra - carrozze - carri ● viaggiatori trasportati dalle F.S.: - migliaia - viaggiatori - km in milioni ● merci trasportate dalle F.S.: - tonnellate in migliaia - tonnellate - km in milioni ● incidenti ferroviari: - totali incidenti - feriti - decessi 	<p style="text-align: right;">2.155</p> <p style="text-align: right;">575</p> <p style="text-align: right;">809</p> <p style="text-align: right;">103</p> <p style="text-align: right;">1.164</p> <p style="text-align: right;">10.049</p> <p style="text-align: right;">59.216</p> <p style="text-align: right;">472.807</p> <p style="text-align: right;">46.675</p> <p style="text-align: right;">86.478</p> <p style="text-align: right;">24.352</p> <p style="text-align: right;">184</p> <p style="text-align: right;">65</p> <p style="text-align: right;">68</p>	<p style="text-align: right;">2001</p> <p style="text-align: right;">2001</p> <p style="text-align: right;">2001</p> <p style="text-align: right;">2001</p>
3.5.4.2	<i>Rete locale</i>	748.328	<ul style="list-style-type: none"> ● trasporto regionale in passeggeri - km in milioni 	19.942	2000
3.5.4.3	<i>Metropolitane ed altri sistemi di trasporto rapido di massa.</i>	199.342	<ul style="list-style-type: none"> ● offerta del servizio - metropolitane: - vetture - km(migliaia) - posti - km (migliaia) ● indicatori di costi e ricavi - metropolitane: - costi totali (migliaia euro) - proventi totali (migliaia euro) proventi/costi 	<p style="text-align: right;">78.759</p> <p style="text-align: right;">17.054.700</p> <p style="text-align: right;">298.987</p> <p style="text-align: right;">223.793</p> <p style="text-align: right;">74,85</p>	2001

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		bilancio Stato 2002 pagamenti (in migliaia di Euro)	Indicatori	Indicatori (valori)	Anno disponibile
4.5.4.	TRASPORTI AEREI				
4.5.4.1	Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea	12	<ul style="list-style-type: none"> ● incidenti occorsi ad aeromobili: - n. incidenti 34 - n. morti 12 - n. feriti 27 ● traffico commerciale complessivo: - movimenti - passeggeri totali 1.238.239 - cargo in tonnellate 90.210.038 723.002 		2000 (primi 6 mesi) 2001
4.5.4.2	Regolamentazione e vigilanza del sistema aeroportuale	82.365			
4.5.4.3	Infrastrutture aeroportuali	194.044			
4.5.5.	CONDOTTE ED ALTRI SISTEMI DI TRASPORTO				
4.5.5.1	Trasporto intermodale				
4.5.5.2	Trasporti impianti a funi.	323	<ul style="list-style-type: none"> ● offerta di servizio: - numero funivie 	2.461	2001

Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Conto Nazionale dei Trasporti Anno 2001
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Annuario statistico 2001
Eurostat, Structural indicators
Eurostat, Statistic in focus, maggio 2003
Istat - A.C.I., Statistica degli incidenti stradali Anno 2001
Istat, Annuario statistico italiano - Anno 2002
Anpa, Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, Verso l'Annuario dei dati ambientali, 2001
Istat - Rapporto annuale, la situazione del Paese nel 2002
Trenitalia, Primo Rapporto Ambientale - Anno 2002
Aci - Sistan, Annuario statistico- Anno 2002

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio

1. Sintesi e conclusioni.

2. Gli obiettivi dell'azione amministrativa.

3. I risultati economico finanziari: 3.1 *Considerazioni preliminari;* 3.2 *La spesa statale complessiva per la protezione dell'ambiente;* 3.3 *I dati del consuntivo 2002;* 3.4 *Le entrate extratributarie;* 3.5 *Gli indicatori contabili e finanziari;* 3.6 *Analisi delle spese per funzioni obiettivo;* 3.7 *Analisi delle spese per Centri di responsabilità.*

4. L'attività svolta: 4.1 *La produzione normativa di interesse del Ministero;* 4.2 *Le modifiche organizzative;* 4.3 *Il personale impiegato;* 4.4 *L'attività contrattuale.*

5. La valutazione dell'attività sulla base della misurazione dei risultati.

6. Affidabilità e regolarità della gestione.

(Migliaia di euro)

Centro di responsabilità	Stanziameti definitivi	Autorizzazioni di cassa	di cui in C/Capitale	Impegni	Impegni effettivi	Pagamenti totali	Residui totali	Economie totali
1. Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	311.188	615.853	601.301	307.940	226.568	435.865	437.794	3.419
2. Sviluppo sostenibile, politiche del personale e affari generali	240.981	305.465	214.332	219.045	203.020	121.183	342.734	27.883
3. Protezione ambientale	94.485	211.589	174.580	77.725	60.347	38.731	309.742	26.639
4. Assetto dei valori ambientali del territorio	758.698	1.113.836	959.239	712.736	627.995	730.328	1.037.967	120.772
5. Risorse idriche	134.483	382.556	296.679	121.901	110.699	258.273	460.800	41.346
TOTALE AMMINISTRAZIONE	1.539.835	2.629.299	2.246.132	1.439.347	1.228.629	1.584.380	2.589.037	220.058

1. Sintesi e conclusioni.

Una valutazione sostanzialmente negativa va espressa sulla gestione del bilancio 2002 da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (analogo giudizio era stato formulato nelle relazioni al Parlamento 2000 e 2001), pur dovendosi considerare che le riforme istituzionali recate dai decreti legislativi n. 300 del 1999 e n. 112 del 1998 hanno determinato obiettive difficoltà per questa Amministrazione, avendo comportato, come è noto, una significativa riorganizzazione della struttura ed una incisiva rideterminazione delle competenze. A tali modificazioni non è però seguito un repentino adeguamento del comportamento operativo, tenuta anche presente la sensibile evoluzione della strumentazione a disposizione della stessa Amministrazione.

Per effetto del primo decreto legislativo, infatti, al nuovo Ministero sono state attribuite le competenze precedentemente facenti capo al Ministero dell'ambiente e parte di quelle gestite dal Ministero dei lavori pubblici, dai Servizi tecnici nazionali e dal Ministero per le politiche agricole; nonostante ciò, il nuovo Ministero nel 2002 ha gestito una parte limitata degli stanziamenti complessivi destinati alla politica ambientale, seppure superiore a quella disponibile nell'esercizio precedente.

L'attuazione del decentramento amministrativo di cui al d.lgs. 112 ha poi delineato una nuova distribuzione di funzioni, con l'affidamento allo stesso dicastero di compiti principalmente diretti a coordinare ed incentivare la realizzazione di interventi di altri soggetti. Peraltro, a chiusura di esercizio finanziario, il d.lgs. n. 287 del 6 dicembre 2002 - adottato in attuazione della legge delega n. 137 del 6 luglio dello stesso anno per la "riforma del Governo, della Presidenza del Consiglio, nonché di enti pubblici" - ha ridisegnato le competenze e le aree funzionali del Ministero, prevedendo sotto il profilo organizzativo, un numero di direzioni generali non superiore a sei e la soppressione dei quattro dipartimenti già istituiti.

Alcune specificità inerenti all'attività di intervento a tutela dell'ambiente hanno ulteriormente reso problematica la gestione dei mezzi finanziari assegnati.

Manca nel settore una legislazione di spesa a carattere permanente e quindi una disponibilità di risorse stabili e predefinite; le leggi di spesa per programmi, con la loro ciclicità, rendono più difficoltosa l'attuazione dei procedimenti dalla fase di programmazione a quella di realizzazione. Peraltro, tale difficoltà risulta accresciuta dall'attuazione del decentramento amministrativo e dalla modifica del titolo V della Costituzione, che hanno ulteriormente limitato l'attività spiccatamente realizzativa del Ministero a vantaggio di quella partecipativa a programmi gestiti in sede decentrata; ciò rende indubbiamente ardua la verifica dei risultati ultimi delle politiche ambientali, condizionati dalle realizzazioni degli altri soggetti coinvolti.