

Tavola 6

INCIDENZA PERCENTUALE DELLE CATEGORIE ECONOMICHE SUL TOTALE DELLA SPESA
NEL BIENNIO 2012 / 2013

	Stanziamiento definitivo di		Impegni Lordi		Pagamenti totali		Residui finali		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
01	REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	11,22	6,58	11,06	6,47	10,96	7,21	0,95	1,17
02	CONSUMI INTERMEDI	4,58	1,82	4,74	1,74	5,01	1,83	1,40	1,38
03	IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	0,69	0,41	0,69	0,40	0,69	0,46	0,01	0,00
04	TRASFERIMENTI CORRENTI AD AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE	8,19	38,28	8,59	38,27	7,61	43,80	6,62	4,14
05	TRASFERIMENTI CORRENTI A FAMIGLIE E ISTITUZIONI SOCIALI PRIVATE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
06	TRASFERIMENTI CORRENTI A IMPRESE	6,35	5,27	6,69	5,07	6,51	5,89	1,56	0,91
07	TRASFERIMENTI CORRENTI A ESTERO	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00
09	INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE	0,00	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01
10	POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE	0,07	0,05	0,08	0,05	0,08	0,05	0,01	0,01
12	ALTRE USCITE CORRENTI	0,15	0,40	0,15	0,39	0,15	0,43	0,00	0,03
	TOTALE SPESA CORRENTE	31,26	52,82	32,00	52,41	31,03	59,68	10,55	7,66
21	INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTI DI TERRENI	8,31	9,93	8,86	10,00	13,78	7,47	13,88	18,18
22	CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI AP	14,26	10,62	13,39	10,68	20,51	12,64	16,31	16,12
23	CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI AD IMPRESE	22,30	10,33	21,11	10,51	15,04	6,84	12,83	13,52
24	CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI A FAMIGLIE E ISTITUZIONI SOCIALI PRIVATE	0,16	0,11	0,17	0,11	0,13	0,09	0,18	0,18
25	CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI A ESTERO	2,15	0,72	2,28	0,73	0,06	0,83	5,93	2,89
26	ALTRI TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE	21,55	15,46	22,19	15,56	19,44	12,45	40,33	41,46
	TOTALE SPESA IN CONTO CAPITALE	68,74	47,18	68,00	47,59	68,97	40,32	89,45	92,34
	TOTALE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RgS

L'analisi della spesa registrata secondo la classificazione economica nel 2013, invertendo l'andamento registrato nel precedente esercizio, mostra che più della metà di essa è allocata nel titolo I.

Si conferma il dato relativo ai significativi trasferimenti di risorse finanziarie a soggetti pubblici (enti pubblici territoriali, Autorità portuali, etc) e imprese (Anas, RFI principalmente), sia nella parte corrente, sia nella parte capitale. In termini di pagamenti totali i contributi e trasferimenti di parte corrente raggiungono quasi il 50 per cento del totale, quelli disposti in conto capitale circa il 33 per cento della spesa totale. Tale dato va, come anticipato in precedenza, interpretato alla luce del nuovo sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale che ha visto l'imputazione delle relative risorse (pari ad oltre 4,9 miliardi) al bilancio del Ministero comportando decisamente un evidente disallineamento con i risultati contabili riferiti ai precedenti esercizi.

La gestione dei residui è stata contraddistinta nel 2013 da valori finanziari che si discostano poco rispetto a quelli dell'esercizio precedente. Il dato complessivo dei residui infatti passa da 6,131 miliardi registrati nel 2012 a poco più di 6,233 miliardi nel 2013. Tuttavia, i residui che derivano dalla gestione di competenza 2013 aumentano da 3,024 a 3,652 miliardi, mentre i residui che derivano dagli esercizi precedenti passano da 3,107 miliardi del 2012 a poco più di 2,58 miliardi del 2013. Più dettagliatamente, i residui di stanziamento che derivano dalla gestione di competenza ammontano ad oltre 796,8 milioni (in aumento rispetto a quelli registrati nel 2012 pari a 692 milioni), mentre i residui propri provenienti dalla competenza passano da 2,331 miliardi a 2,856 miliardi nel 2013. Il totale dei residui propri dà la misura della massa debitoria iscritta a bilancio al 31 dicembre 2013, ed è costituita da 5,371 miliardi, di

cui 2,515 provenienti dai residui (nel 2012 erano 5,4 miliardi, di cui 3,1 miliardi provenienti dai residui).

Con riguardo allo *stock* dei debiti fuori bilancio, la situazione quantificata dal Dicastero evidenzia una massa debitoria al 2013 di oltre 181,93 milioni, di cui 26 milioni per voci relative a consumi intermedi ed oltre 155 riferiti alla categoria investimenti fissi lordi. Di quest'ultimi 149,19 milioni non risultano ancora pagati, rimanendo in attesa degli effetti del piano di rientro previsto dal DL n. 35 del 2013.

I debiti fuori bilancio di nuova formazione superano i 6 milioni nel 2013, registrando un calo rispetto a quelli del 2012, pari a 7,48 milioni, tutti di parte corrente e relativi a consumi intermedi. Tali informazioni si allineano con quanto risulta dalla Relazione finale sulla situazione dei pagamenti dei debiti del Ministero in applicazione dell'articolo 5 del DL n. 35 del 2013. Da quanto ivi riportato, emerge che l'importo totale dei debiti al 31 dicembre 2012 comunicati dall'Amministrazione all'Ufficio di bilancio è stato pari a circa 153 milioni, di cui 26 milioni di parte corrente e 127 milioni di parte capitale. In dettaglio l'importo di 153 milioni ha riguardato per 19 milioni gli uffici centrali (principalmente di parte corrente) e per 134 milioni gli uffici periferici (principalmente di parte capitale). Di questi, l'UCB ha assentito solo 31,7 milioni di cui 18,6 milioni relativi agli uffici centrali e di parte corrente, e 13,1 milioni per gli uffici periferici ed equamente ripartiti tra parte corrente e parte capitale. Conseguentemente il DMT n. 46892 del 2013 ha disposto una variazione in aumento sui capitoli di bilancio per una somma pari all'importo assentito, destinando al pagamento dei debiti relativi a spese in conto capitale solo 6,5 milioni. Al 31 dicembre 2013 il totale complessivamente erogato risulta pari a 31,25 milioni.

I debiti verso la Tesoreria scaturiscono dalle situazioni contenziose in materia di investimenti per opere pubbliche (liti, arbitrati, lodi). Infatti i pertinenti capitoli, generalmente insufficienti, sono ordinariamente assegnati ai Provveditorati che conseguentemente producono partite debitorie sanate successivamente con l'istituto del conto sospeso. Generalmente, in presenza di sentenze esecutive, il MIT ricorre allo strumento dello speciale ordine di pagamento in conto sospeso⁸ (anticipazione di tesoreria), al fine di ridurre al minimo l'eventuale aggravio per interessi o spese conseguenti ad ulteriori ritardi nel pagamento. La procedura del pagamento in conto sospeso non muta la situazione debitoria dell'Amministrazione ma la trasferisce a carico delle diverse Tesorerie che anticipano i relativi pagamenti. L'ammontare degli speciali ordini di pagare in conto sospeso emessi nel 2013 dalla sede centrale del Ministero si attesta nel 2013 ad oltre 166 milioni.

Con riguardo ai residui passivi perenti di parte corrente, in termini di rescrizioni e di nuove perenzioni, la gestione del bilancio ha determinato una diminuzione, nel conto del patrimonio, di circa 75 milioni, determinata, per oltre 56 milioni, dalla rescrizione in bilancio di somme relative al finanziamento del rinnovo contrattuale del settore del trasporto pubblico locale (capitolo di bilancio 1314). Le nuove perenzioni ammontano a circa 152 milioni mentre le prescrizioni ed economie (sempre di parte corrente) sono determinate in circa 254 milioni. Tali importi hanno, così, rideterminato l'ammontare finale dei residui passivi perenti di parte corrente nel conto del patrimonio pari ad oltre 2,198 miliardi nel 2013 (la consistenza ad inizio esercizio era pari a poco più di 2 miliardi). Con riguardo alle poste patrimoniali di parte capitale relative ai residui perenti, la consistenza finale di questi ammonta ad oltre 10,7 miliardi (la loro consistenza ammontava, ad inizio esercizio, a poco più di 9,28 miliardi). Le diminuzioni, intervenute per rescrizioni in bilancio⁹ ammontano a circa 763 milioni. Gli incrementi delle poste del conto del patrimonio dovuti per nuove perenzioni (di residui propri relativi a capitoli di spesa di parte capitale) ammontano ad oltre 1,23 miliardi.

⁸ Ai sensi dell'art. 14, comma 2, del DL n. 669 del 1996, convertito dalla legge n. 30 del 1997.

⁹ Tra le più rilevanti quelle relative al fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse strategico, capitolo 7060, per un importo di oltre 237,8 milioni e quelle relative alle risorse indirizzate al programma di interventi finalizzati alla prevenzione e riduzione della vulnerabilità degli edifici scolastici, capitolo 7384, per oltre 88,3 milioni.

3.2. Gestione delle entrate extratributarie

Lo stato di previsione dell'entrata, nella parte di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fa capo a tre Centri di Responsabilità: il C.d.R. 17 "Dipartimento delle infrastrutture e gli affari generali ed il personale", il C.d.R. 19 "Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" e il C.d.R. 62 "Capitanerie di Porto". Le risorse sono principalmente riconducibili alle prestazioni dei servizi resi agli utenti degli uffici della motorizzazione civile¹⁰. Tuttavia una parte non trascurabile dei flussi attiene agli introiti derivanti dall'attività connesse alla vigilanza in materia di sicurezza sulle dighe e delle gallerie e dall'attività svolta dai Comandi delle Capitanerie di porto concernenti la partecipazione ad operazioni internazionali per il contrasto all'immigrazione illegale.

Con riguardo ai dati contabili di interesse dei tre Centri di Responsabilità, il consuntivo di entrata determina i seguenti importi suddivisi secondo le diverse fasi contabili che contraddistinguono la gestione delle entrate: le previsioni iniziali di competenza sono pari a 701,9 milioni, le previsioni definitive pari a 1,2 miliardi. L'ammontare accertato, riferito sempre ai tre centri di responsabilità in gestione al Ministero, è stato pari a circa 973 milioni mentre le riscossioni di competenza risultano essere pari a 841 milioni. I versamenti di competenza ammontano¹¹ a 935 milioni. In riferimento alla gestione di cassa, come si evince dalla tavola seguente, le previsioni iniziali ammontano a 702 milioni, quelle definitive a 1,26 miliardi. Le riscossioni totali (competenza e residui) risultano essere pari a 990 milioni ed i versamenti totali a 855,6 milioni.

Tavola 7

ENTRATE

(in migliaia)

C.d.R. Entrata	Previsioni Iniziali Cassa	Previsioni Definitive Cassa	Accertamenti	Riscossioni Totali	Versamenti Totali
17 Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	496.709,00	513.624,36	120.535,54	121.170,37	120.543,35
19 Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici	192.406,97	736.843,33	841.676,26	857.133,29	723.637,92
62 Capitanerie di porto	12.783,32	12.803,32	11.236,81	11.908,12	11.426,10
Totale	701.899,29	1.263.271,01	973.448,61	990.211,78	855.607,37

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

La maggiore consistenza degli introiti derivano dall'attività del C.d.R. 19 (Dipartimento dei Trasporti), prevalentemente legati all'erogazione dei servizi della motorizzazione civile, sia in sede periferica che centrale, oltre che della Direzione generale della Motorizzazione a seguito del rilascio di informazioni a favore di enti ed Amministrazioni da parte del Centro Elaborazione Dati. Ulteriori versamenti derivano da sanzioni amministrative per violazioni al codice sulla circolazione stradale, dal canone annuo dovuto dagli enti concessionari di autostrade, da tasse e diritti marittimi, da entrate eventuali e diverse concernenti l'attività del Ministero.

Tra i capitoli di entrata che gestiscono un ammontare rilevante di risorse, va ricordato il capitolo 2163 relativo ai "diritti dovuti in relazione alle operazioni tecniche e tecnico-amministrative di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici", per il quale risultano versati, in conto competenza, oltre 294,2 milioni. Tramite il sistema delle riassegnazioni, con appositi decreti di variazione del Ministro sono state disposte variazioni della spesa in aumento delle dotazioni di competenza e cassa, per poco più di 37 milioni, di capitoli di parte corrente e di parte capitale.

¹⁰ Gli uffici della Motorizzazione civile sono inclusi nell'ambito del C.d.R. 19.

¹¹ Le entrate di competenza dell'Amministrazione sono relative a versamenti i cui capitoli sono in "gestione contestuale", cioè in cui la fase di accertamento e la fase di riscossione sono contemporanee alla fase di versamento (versamento in conto competenza).

Sempre con riguardo alla procedura di riassegnazione di entrate, secondo la modalità prevista dalla legge finanziaria per il 2008¹², ulteriori risorse riassegnate tramite il “Fondo Entrate” attengono alle risorse allocate nel capitolo d’entrata 2567. A fronte di versamenti di entrata pari ad oltre 30 milioni, sono stati trasferiti sul capitolo 7333 (di parte capitale), relativo alla sicurezza stradale, 5 milioni in termini di competenza e cassa. Il totale delle risorse disposte, comunque, tramite il capitolo 1451 “Fondo Entrate” con decreti di variazione in aumento della dotazione finanziaria di competenza e cassa di altri capitoli di spesa ammonta, nel 2013, ad oltre 48 milioni. Se nella Relazione dello scorso anno si riscontrava un andamento decrescente delle previsioni del Fondo Entrate¹³ nel triennio 2010-2012, a fronte di *trend* positivo di flussi complessivi di entrate di pertinenza del Ministero, nel 2013 le previsioni sul capitolo di spesa in termini di competenza e cassa delle disponibilità segnano un significativo incremento delle risorse così come le risorse stanziante nel bilancio 2014, pari rispettivamente a 50 milioni nel 2013 e a 45,7 milioni nell’esercizio corrente.

Da segnalare che ulteriori importanti risorse sono riconducibili al capitolo di entrata 2454, relativo ai finanziamenti revocati destinati alle opere gestite dalle Autorità portuali (i relativi importi sono, di conseguenza, versati all’entrata del bilancio dello Stato). Nel periodo novembre 2012-dicembre 2013 i versamenti ammontano ad oltre 58 milioni. Tali risorse hanno permesso all’Amministrazione di usufruire, sul capitolo di spesa 7259, di una riassegnazione (in forza del DL n. 225 del 2010, articolo 2, commi 2*novies* e 2*decies*) di importo quasi equivalente.

Stessa logica è stata seguita per le entrate versate sul capitolo 3567 “Entrate eventuali e diverse concernenti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”, tramite il quale sono state disposte riassegnazione su differenti capitoli di spesa, tra cui il fondo relativo ai contributi pluriennali revocati (riassegnazione per poco più di 52 milioni sul capitolo 7685), e il fondo per l’attuazione del piano nazionale per le città (riassegnazione per 24 milioni sul capitolo 7365).

4. Le missioni e i programmi: valutazioni finanziarie criticità gestionali

Nel 2013 né le missioni né i programmi del MIT hanno subito processi di revisione. Si illustrano, pertanto, nella tavola seguente, le otto missioni e i diciassette programmi in cui le stesse si articolano, evidenziandone i principali aggregati finanziari e gli andamenti rispetto al 2012.

¹² Nello stato di previsione della spesa del Ministero è allocato, in gestione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il capitolo 1451, denominato “Fondo da ripartire per le finalità previste dalle disposizioni legislative di cui all’allegato 1 alla legge finanziaria 2008 per le quali non si dà luogo alle riassegnazioni delle somme versate all’entrata del bilancio dello Stato”, c.d. “Fondo Entrate”, istituito dalla legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008). L’articolo 2, commi 615 e 616, prevede che per le entrate regolate dalle disposizioni legislative riportate nell’elenco 1, allegato alla stessa legge, non si proceda più alla riassegnazione delle somme negli stati di previsione dei Ministeri in relazione ai versamenti affluiti, ma per esse siano istituiti appositi fondi da ripartire con decreti del Ministro competente. Per la quantificazione annuale del Fondo, il comma 617 del medesimo articolo 2 prevede che a decorrere dall’anno 2008, la dotazione dei fondi di cui al comma 616 sia determinata nella misura del 50 per cento dei versamenti riassegnabili nell’anno 2006 ai pertinenti capitoli dell’entrata del bilancio dello Stato. La dotazione dei fondi è annualmente rideterminata in base all’andamento dei versamenti riassegnabili effettuati entro il 31 dicembre dei due esercizi precedenti in modo da assicurare in ciascun anno un risparmio in termini di indebitamento pari a 300 milioni.

L’innovazione avrebbe dovuto risolvere le problematiche legate alla rilevata vischiosità della procedura ordinaria delle riassegnazioni delle quote di entrate. In realtà, lamenta il MIT, gli effetti di semplificazione e razionalizzazione delle procedure per la riassegnazione sono stati attenuati dalla previsione di un ulteriore adempimento da assolvere per utilizzare i fondi: il comma 617 dispone, infatti, che l’utilizzazione dei Fondi è effettuata dal Ministro competente di concerto con il Ministro dell’economia e finanze, in considerazione dell’andamento delle entrate effettivamente versate. Di conseguenza il riparto del Fondo, scontando il passaggio procedurale della concertazione con il Mef, può comportare le stesse difficoltà di gestione in precedenza riscontrate.

¹³ Lo stanziamento del capitolo 1451, infatti, si riduce costantemente nel triennio, da 60 milioni nel 2010 a 53,79 nel 2011, a 25,95 milioni nel 2012. Nel 2013 lo stanziamento disposto nella legge di bilancio è stato pari a 50 milioni in termini di competenza e cassa.

Tavola 8

MISSIONI E PROGRAMMI

(in migliaia)

Missione	Programma	Stanziamiento iniziale di competenza	Stanziamiento definitivo di competenza	Impegni lordi	Pagamenti totali	Residui finali
004.L'Italia in Europa e nel mondo	Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	180.000,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	180.000,00
	Totale	180.000,00	100.000,00	100.000,00	100.000,00	180.000,00
007.Ordine pubblico e sicurezza	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	708.257,08	763.986,39	743.349,17	722.175,40	131.708,21
	Totale	708.257,08	763.986,39	743.349,17	722.175,40	131.708,21
013.Diritto alla mobilità'	Sviluppo e sicurezza della mobilità' stradale	275.104,50	369.993,62	371.463,43	337.957,35	161.439,20
	Autotrasporto ed intermodalità	536.914,38	331.020,68	327.577,08	273.860,63	109.735,54
	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	127.018,06	142.109,56	140.533,73	211.274,70	31.205,28
	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	47.267,57	47.543,01	47.662,97	39.942,35	35.205,39
	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	5.625.919,86	5.841.168,59	5.801.310,92	5.814.509,83	483.641,62
	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	770.900,72	1.085.572,03	1.057.720,32	931.452,37	491.537,59
	Totale	7.383.125,09	7.817.407,48	7.746.268,45	7.608.997,23	1.312.764,62
014.Infrastrutture pubbliche e logistica	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	36.142,41	55.250,87	46.852,97	44.583,36	15.347,94
	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	5.533,05	6.628,72	5.781,48	6.421,56	1.288,46
	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2.728.665,30	3.424.768,41	3.430.399,07	2.545.873,81	3.325.316,18
	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	1.031.007,82	1.237.685,63	1.236.597,02	680.960,85	990.769,18
	Totale	3.801.348,58	4.724.333,63	4.719.630,54	3.277.839,58	4.332.721,76
017.Ricerca e innovazione	Ricerca nel settore dei trasporti	4.250,64	4.250,64	5.632,15	5.578,96	8.448,13
	Totale	4.250,64	4.250,64	5.632,15	5.578,96	8.448,13
019.Casa e assetto urbanistico	Politiche abitative, urbane e territoriali	116.645,59	295.270,16	295.972,64	263.271,44	251.864,75
	Totale	116.645,59	295.270,16	295.972,64	263.271,44	251.864,75
032.Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	Indirizzo politico	12.848,90	14.423,79	12.939,17	12.881,95	1.669,23
	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	44.433,42	85.935,42	73.331,18	69.129,52	9.664,85
	Totale	57.282,31	100.359,20	86.270,35	82.011,48	11.334,08
033.Fondi da ripartire	Fondi da assegnare	56.674,38	5.583,44	5.581,38	4.733,04	4.742,40
	Totale	56.674,38	5.583,44	5.581,38	4.733,04	4.742,40
Totale		12.307.583,67	13.811.190,93	13.702.704,68	12.064.607,13	6.233.583,96

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

La missione "Diritto alla mobilità" presenta stanziamenti definitivi di competenza per 7,8 miliardi, in forte incremento rispetto al 2012, ma ancor di più crescono gli impegni lordi ed i pagamenti totali: gli impegni lordi passano da 2,9 a 7,7 miliardi ed i pagamenti da 2,87 a 7,6 miliardi. La ragione è da riscontrarsi nell'istituzione del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico", come già detto e meglio precisato più avanti.

La missione “Infrastrutture pubbliche e logistica” presenta un aumento degli stanziamenti definitivi di competenza pari a circa il 22,6 per cento rispetto al dato riscontrato nel 2012, passando da 3,8 a 4,7 miliardi (nel 2012 presentavano già un notevole incremento del 35,5 per cento), mentre gli impegni lordi si incrementano del 24,48 per cento rispetto al 2012. I pagamenti totali diminuiscono del 17,5 per cento.

Si inverte la pregressa tendenza in decrescita nelle missioni “Ricerca e innovazione” (impegni lordi per 4,25 milioni nel 2012 e 5,6 milioni nel 2013 in aumento del 31,7 per cento) e “Casa e assetto urbanistico” (227 milioni nel 2012 e 295 nel 2013, con un aumento del quasi 30 per cento), pur se quest’ultima presenta una lieve riduzione dei pagamenti totali dello 0,10 per cento. La missione “Servizi istituzionali delle amministrazioni pubbliche” continua a crescere (72 milioni, in termini di impegni, nel 2012 e 86 nel 2013, in aumento del 19,4 per cento).

Di seguito si illustrano le caratteristiche e le principali attività svolte nell’ambito dei più significativi programmi delle missioni 13, 14 e 19.

4.1. Missione 13 “Diritto alla mobilità”

La missione risulta articolata in sei programmi, tutti di competenza del C.d.R. 3 – Dipartimento dei Trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, a cui si aggiunge un programma gestito dal Mef (8 – Sostegno allo sviluppo del Trasporto).

Tavola 9

IMPEGNI LORDI PER CIASCUN PROGRAMMA DELLA MISSIONE

(in migliaia)

	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Autotrasporto ed intermodalità	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Totale missione
Redditi da lavoro dipendente	165.558,50	4.802,80	3.957,80	4.629,76	4.083,99	8.928,44	191.961,29
Consumi intermedi	128.883,70	6.228,13	704,05	401,84	369,10	4.602,89	141.189,71
Trasferimenti di parte corrente	-	197.804,73	103.598,88	10.109,10	5.257.663,33	218.539,30	5.787.715,34
Altre uscite correnti	1.689,04	42,53	16.796,39	13,28	5.097,90	1.596,70	25.235,84
TOTALE Spesa corrente	296.131,24	208.878,19	125.057,12	15.153,98	5.267.214,28	233.667,33	6.146.102,18
Investimenti fissi lordi e acquisti di terreni	20.586,34	3,73	11,10	8,99	9.018,93	86.688,71	116.317,80
Contributi e trasferimenti in conto capitale	54.745,85	118.695,16	15.465,51	32.500,00	525.077,70	737.364,27	1.483.848,49
TOTALE Spesa in conto capitale	75.332,19	118.698,89	15.476,61	32.508,99	534.096,63	824.053,98	1.600.167,29
TOTALE spesa finale	371.463,43	327.577,08	140.533,73	47.662,97	5.801.310,91	1.057.720,31	7.746.269,47

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

Tavola 10

PAGAMENTI TOTALI PER CIASCUN PROGRAMMA DELLA MISSIONE

(in migliaia)

	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Autotrasporto ed intermodalità	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Totale missione
Redditi da lavoro dipendente	164.989,36	4.783,76	3.939,21	4.609,48	4.066,88	8.885,81	191.274,50
Consumi intermedi	123.713,86	8.590,48	725,16	417,18	290,15	4.472,01	138.208,84
Trasferimenti di parte corrente	-	196.943,13	155.271,14	10.114,30	5.243.046,45	233.525,79	5.838.900,81
Altre spese correnti	1.120,98	36,24	16.796,39	12,75	5.097,90	1.596,27	24.660,53
Totale Spesa corrente	289.824,20	210.353,61	176.731,91	15.153,72	5.252.501,38	248.479,83	6.193.044,68
Investimenti fissi	20.282,01	8,85	16,23	11,47	7.425,99	91.560,48	119.305,03
Trasferimenti in c/capitale	27.851,14	63.498,17	34.526,56	24.777,15	554.582,46	591.412,06	1.296.647,54
Totale Spesa in conto capitale	48.133,15	63.507,02	34.542,79	24.788,62	562.008,45	682.972,53	1.415.952,56
TOTALE spesa finale	337.957,35	273.860,63	211.274,70	39.942,35	5.814.509,83	931.452,37	7.608.997,24

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione ammontano a 7,8 miliardi (56,6 per cento degli stanziamenti definitivi totali MIT), gli impegni totali a 7,7 miliardi (55 per cento del totale impegni MIT) mentre i pagamenti totali sono pari a 7,6 miliardi (63 per cento dei pagamenti totali MIT). I valori assoluti ed i tassi di incidenza delle singole rilevazioni della spesa per la missione 13 sono tutti in incremento rispetto all'esercizio pregresso.

Nella successiva esposizione si approfondiranno i programmi 2 "Autotrasporto e intermodalità", 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", 6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale", e 9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per acque interne".

Programma 2. Autotrasporto e intermodalità.

Il programma si articola in quattro obiettivi operativi¹⁴ ed ha una spesa per circa due terzi corrente che opera prevalentemente per trasferimento.

Di rilievo, in questo programma, è l'analisi della spesa destinata all'autotrasporto e al Comitato centrale.

Il d.lgs. n. 284 del 2005 ed il d.P.R. n. 134 del 2010 riservano al Comitato Centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi una posizione di autonomia contabile e finanziaria, basata principalmente sulle quote dovute annualmente dalle imprese di autotrasporto. Il settore, riconosciuto come cruciale nella sistema economico nazionale, appare irrigidito da una complessa e diversificata disciplina normativa (che risente tra l'altro anche dei principi e vincoli derivanti dall'ordinamento europeo in materia di aiuti di Stato alle imprese) che rende il sistema di finanziamento molto articolato, in quanto se da una parte si prevedono misure di agevolazione fiscale a favore delle imprese dell'autotrasporto (che comportano, comunque, un certo grado di previsione a copertura, di pertinenza anche di altre amministrazioni, come il cap. 3825 del MEF) e forme di incentivazione che favoriscono le

¹⁴ Ottimizzare le procedure per la pianificazione erogazione dei contributi ed altri interventi finanziari per l'autotrasporto; verifiche e controlli sulla regolarità del trasporto su strada; albo degli autotrasportatori e interventi per la sicurezza della circolazione; proseguire nell'erogazione di provvedimenti ed autorizzazioni per il trasporto su strada di persona e merci.

aggregazioni imprenditoriali e la formazione, dall'altro è previsto un utilizzo delle risorse per finalità differenti, quali la protezione ambientale e la sicurezza della circolazione, per iniziative ed interventi in materia di sicurezza della circolazione e di controlli sui mezzi pesanti. La complessità normativa rende incerta la previsione e la quantificazione delle risorse messe a disposizione del sistema, che vengono adeguate in corso d'esercizio attraverso forme di trasferimento delle stesse da un capitolo ad un altro nel tentativo di bilanciare eventuali esigenze di competenza e di cassa create nel corso della gestione.

Va evidenziato al riguardo che il cap.7420 (fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci) ha avuto uno stanziamento iniziale di competenza e cassa pari a 400 milioni, incrementato per 1,3 milioni provenienti dal fondo di reiscrizione residui perenti (cap. 7496). In corso di gestione, è stata disposta una diminuzione di 376 milioni (su cassa e competenza) che ha finanziato per 16 milioni il cap. 7330 relativo alla formazione del personale, all'interno del fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, le cui risorse sono relative a finanziamenti concessi per incentivare le aggregazione tra imprese di trasporto, la riduzione delle imprese monoveicolari, il conseguimento di maggiori livelli di sicurezza stradale e di protezione, l'agevolazione del trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne. Altre risorse (360 milioni) sono state spostate, sia nella competenza che nella cassa, su capitoli di spesa corrente, tra cui il cap. 1330, che attiene al sistema di finanziamento del Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori. Lo stanziamento definitivo del capitolo 7420 si è ridotto a 25 milioni di competenza e 5 milioni di cassa. I pagamenti di competenza sono stati ancora più limitati (331 mila) ed i totali sono comunque poco significativi (1,5 milioni). Ne consegue che i residui di nuova formazione sono molto elevati (25 milioni), con un incremento di quelli iniziali che erano già cospicui (1,4 milioni).

Le spese di funzionamento del Comitato Centrale gravano sul capitolo di spesa 1294 e sul capitolo di spesa 1323: il primo ha avuto uno stanziamento di 5,88 milioni e il secondo di 20 mila. Altre risorse sono state iscritte sul capitolo di spesa 1330 sopra citato. Per l'anno 2013, a fronte di complessivi 209,26 milioni stanziati sul capitolo, le risorse disponibili, a seguito dei diversi tagli intervenuti si sono ridotte a 197,3 milioni.

Ai sensi del d.P.R. n. 134 del 2010, il Comitato centrale per l'Albo è assoggettato ad obbligo di rendicontazione annuale. Il Rendiconto relativo all'esercizio finanziario dell'anno precedente è redatto secondo il sistema di contabilità economica per centri costo, viene approvato dal Comitato centrale entro il 15 marzo di ogni anno e viene trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e finanze entro il termine di trenta giorni dalla sua approvazione. Il termine previsto dal Regolamento non viene ordinariamente rispettato tanto che, al momento, il consuntivo 2013 non risulta ancora redatto. Peraltro, il 2013 è stato caratterizzato da diversi rilievi da parte dell'Ufficio Centrale di Bilancio sulla maggior parte degli atti posti in essere dal Comitato alla fine dell'anno. Alcune di queste osservazioni comporteranno, verosimilmente, l'adozione di specifici atti di riconoscimento di debito.

Programma 4. Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

Il Programma si articola in due obiettivi operativi¹⁵ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento ad altre pubbliche amministrazioni, sia per la parte corrente che in conto capitale. Ciò in quanto l'attività è prevalentemente accentrata sul trasferimento di risorse agli enti vigilati direttamente (ENAC) o indirettamente (ENAV) dal MIT, che esercitano attività operativa nel settore aeroportuale.

¹⁵ "Monitorare al fine di formulare proposte di aggiornamento della normativa in materia di trasporto e sicurezza dell'aviazione civile" e "Proseguire nell'attività di monitoraggio, vigilanza e controllo sull'attività e sulla qualità dei servizi resi dagli enti vigilati in materia di aviazione civile".

La ragione dello specifico approfondimento del Programma 4 non attiene tanto al rilievo economico, trattandosi di impegno finanziario inferiore a quasi tutti gli altri programmi. Ha contato, invece, l'interesse per la fase attuativa conseguente alla pubblicazione dell'Atto di indirizzo per la redazione del Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel 2012¹⁶, che pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi. Oltre che il MIT, l'applicazione dell'atto investe principalmente l'ENAV e l'ENAC. In verità, non molto avanzata appare la redazione del Piano. Nel 2013 sono state valutate misure idonee per apportare variazioni all'orario di apertura di alcuni aeroporti, sulla base dei dati di traffico, anche a seguito delle proposte emerse da due tavoli interministeriali: per la razionalizzazione dei servizi resi dagli enti istituzionali dello Stato (che vede coinvolti Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza), nonché quelli doganali e sanitari, e per la razionalizzazione sia dei servizi di navigazione aerea sia dei servizi antincendio. E' stata, quindi, elaborata una prima proposta di revisione degli orari di apertura degli aeroporti aperti al traffico commerciale e di razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea, con ipotesi di modifica delle tipologie e delle modalità dei servizi stessi, sottoposta ai soggetti ed enti interessati. E' stato, inoltre, costituito un apposito gruppo di lavoro per rivedere la proposta del Piano insieme alle Regioni con riguardo alle seguenti finalità: razionalizzazione degli aeroporti; evitare la concorrenza fra aeroporti; incentivare aggregazioni; individuare vocazioni prioritarie; durata di validità del Piano; intermodalità ed accessibilità; sostenibilità ambientale; settore cargo; classificazione; nuovi scali.

Con riguardo all'ENAV, il MIT è stato interessato dal nuovo Piano degli Investimenti 2012-2014, con un impegno contrattuale per complessivi 409 milioni per il triennio 2012-2014. Il contratto di programma riferito al periodo regolatorio 2010-2012 è attualmente all'esame del CIPE.

Con riguardo ad ENAC, è in corso la sottoscrizione del contratto di programma 2011-2013, oggetto di valutazione da parte della neoistituita "Autorità di regolazione dei trasporti".

Inoltre, sono in corso diversi contratti di programma stipulati dall'ente e le società aeroportuali, cui sottostanno i relativi piani di investimento. Si tratta di due contratti di programma ordinari relativi agli aeroporti di Palermo (GESAP) e Catania (SAC) e tre contratti di programma per i sistemi aeroportuali di Roma Fiumicino e Ciampino (AdR), di Milano Malpensa e Linate (SEA) e per l'aeroporto di Venezia (SAVE).

Programma 6. "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"

Il Programma si articola in tre obiettivi operativi¹⁷ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento: circa il 45 per cento degli impegni complessivi del programma è destinata a trasferimenti di parte corrente mentre più del 53 per cento a trasferimenti in conto capitale. Del totale della spesa della missione, il programma 6 rappresenta il 28,5 per cento.

Il profilo strategico che contraddistingue il settore del trasporto pubblico locale, inteso come complesso dei servizi di trasporto di persone e merci, ferroviario e su gomma¹⁸, è emerso,

¹⁶ Di esso si è fatta ampia trattazione nel Rapporto 2013 sul Coordinamento di Finanza Pubblica della Corte dei conti (Delibera SS.RR. n. 6 del 2013, pg. 111), cui si fa rinvio.

¹⁷ Razionalizzare le procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie secondarie e la loro sicurezza; migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario locale, dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dell'esercizio degli impianti a fune; contributi alle Regioni ed Enti locali per potenziamento e risanamento del TPL.

¹⁸ Più precisamente, l'articolo 1, comma 2, del d.lgs. n. 422 del 1997 stabilisce che "sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale [...]; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra-regionale". I principi di liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto pubblico, a superamento degli assetti monopolistici contenuti nella disciplina

nella sua specifica rilevanza, nel corso dapprima del 2011 poi del 2012, all'interno di specifici interventi normativi e con riguardo all'attività della Corte costituzionale¹⁹.

Tra le novità più significative emerse nel 2012 va rilevata quella derivante dal quadro ordinamentale delineato dall'articolo 16bis del DL n. 95 del 2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, che ha innovato il sistema TPL, istituendo il "fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico" nel quale confluisce uno stanziamento pari a 4.929 milioni, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

Le risorse del nuovo fondo, che prima erano allocate nel bilancio Mef senza vincolo di destinazione e sedimentate secondo criteri "storici", vengono ora ad essere ripartite tenendo conto non di singole finalità di spesa, ma del raggiungimento, mediante la riprogrammazione dei servizi, degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione fissati alle Regioni. Il prescritto dPCM di riparto è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei ministri in data 11 marzo 2013²⁰. Le Regioni hanno avuto 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Nelle more di tale riprogrammazione si è proceduto all'erogazione alle Regioni a statuto ordinario di un acconto del 60 per cento del fondo per un importo complessivo pari a circa 2,957 miliardi. A seguito dell'emanazione del decreto interministeriale di riparto definitivo delle risorse del "Fondo" per l'esercizio 2013, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha provveduto ad erogare un ulteriore 30 per cento, pari a circa 1,478 miliardi, delle risorse stanziate sul fondo in parola. Infine, a seguito della trasmissione da parte di tutte le Regioni dei piani di riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, previsti dal richiamato art. 16 bis del DL n. 95 del 2012, il MIT ha provveduto ad erogare il residuo 10 per cento, pari a circa 492 milioni, dello stanziamento del fondo.

Dal punto di vista del monitoraggio e controllo, lo Stato (MIT), nel rispetto delle autonomie regionali, vigila sia sugli effetti prodotti dalla riprogrammazioni che sul processo di liberalizzazione (mediante l'attività dell'Autorità per i trasporti). Tramite l'Osservatorio sulle politiche del TPL (istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007 ma attivato solo nel 2013), che si doterà di un'anagrafica informatica di tutte le aziende che hanno in corso rapporti negoziali per l'esercizio di servizi di TPL, lo Stato potrà disporre di dati trasportistici ed economici certificati tali, tra l'altro, da consentire di ridefinire il perimetro "dei servizi ferroviari universali" (servizi nazionali di utilità sociale sovvenzionati dallo Stato) in modo da considerare duplicazioni e sovrapposizioni con i servizi ferroviari regionali.

La verifica per il 2013 è stata effettuata accertando che tutti gli enti territoriali abbiano riprogrammato i servizi di trasporto pubblico locale e ferroviari regionali nei termini indicati

previgente, sono stati recepiti dalle Regioni con varie leggi regionali che hanno delineato un modello di riforma fortemente incentrato sulla sussidiarietà e sulla conseguente valorizzazione delle autonomie locali.

¹⁹ Si ricorda la sentenza della Corte costituzionale 17 luglio 2012, n. 199, che ha dichiarato incostituzionale l'art. 4 del DL n. 138 del 2012, recante la nuova disciplina dei servizi pubblici locali, a seguito dell'abrogazione per via referendaria del precedente art.23-bis del DL n. 112 del 2008.

²⁰ Gli indicatori sono i seguenti:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata," l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5 per cento del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi," l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del dPCM in argomento ai sensi dell'articolo 4 dello stesso decreto.

dallo stesso disposto di legge, pur se i piani di riprogrammazione non sono oggetto di approvazione da parte del MIT ma soltanto assunti dall'Osservatorio a fini ricognitivi. Il mancato raggiungimento, in tutto o in parte, degli obiettivi da parte della singola regione, indipendentemente dalla idoneità del piano di riprogrammazione a perseguirli, comporterà nel 2014 una progressiva riduzione (nel limite massimo del 10 per cento) della quota di risorse stanziata nello stesso anno e assegnatale.

Le misure messe in campo per l'efficientamento del TPL potranno assicurare il loro pieno effetto quando saranno rimossi i freni derivanti dai disavanzi delle aziende di trasporto e dalla mancata applicazione dei costi standard.

Con riguardo agli strumenti individuati per la ristrutturazione del debito delle Regioni relativo al TPL regionale, ai sensi del disposto dell'art. 25²¹ del DL n. 69 del 2013, le sole Regioni che hanno presentato un piano di ristrutturazione del debito, a tutto il 31 dicembre 2012, entro la data del 31 ottobre 2013, sono state il Veneto, la Puglia, la Calabria, l'Abruzzo ed il Lazio²².

Il valore dei piani in argomento è:

- per la Calabria 205,62 milioni (debiti TPL);
- per la Puglia 72,98 milioni;
- per il Veneto 21,16 milioni;
- per l'Abruzzo 3,5 milioni.

Con specifico riguardo agli strumenti messi in campo per la risoluzione delle particolari criticità finanziarie in cui versano le società esercenti i servizi ferroviari di competenza della Regione Campania, ai sensi dell'art. 16, commi 5²³ e 8, del DL n. 83 del 2012, è stato istituito un tavolo tecnico presso il Ministero (Decreto n. 47 del 2013) per la predisposizione dello schema di Accordo di approvazione del piano di rientro del disavanzo accertato e di un piano dei pagamenti. Diverse sono state le incongruenze rilevate in ordine al disavanzo quantificato in 752,5 milioni, tra cui spicca quella relativa al mancato riconoscimento da parte della Regione Campania di gran parte dei crediti vantati dal gruppo EAV S.r.l. (Ente Autonomo Volturmo) che, quindi, non troverebbero copertura nel bilancio regionale. Inoltre, non risulta attuata la richiesta separazione tra la gestione e la proprietà dell'infrastruttura del servizio e la regione non ha provveduto alla riprogrammazione dei servizi, coerente con il piano di riorganizzazione

²¹ "Le Regioni interessate, al fine della rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'art. 16 bis ,comma 3, del DL n. 95 del 2012 e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012 da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze."

²² Poiché la norma prevede che, per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna Regione interessata è autorizzata ad utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, non è stata attivata l'istruttoria per la Regione Lazio, considerata l'assenza di disponibilità sul predetto fondo.

²³ Il comma 5 così recita: "Il Commissario ad acta nominato ai sensi dell'articolo 14, comma 22, del DL n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali, recate dal piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 20 marzo 2012, al fine di consentire l'efficace realizzazione del processo di separazione tra l'esercizio del trasporto ferroviario regionale e la proprietà, gestione e manutenzione della rete, anche in applicazione dell'articolo 4 del DL n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, salvaguardando i livelli essenziali delle prestazioni e la tutela dell'occupazione, effettua, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo. Nei successivi 60 giorni, sulla base delle risultanze dello stato dei debiti e dei crediti, il Commissario elabora un piano di rientro dal disavanzo accertato e un piano dei pagamenti, alimentato dalle risorse regionali disponibili in bilancio e dalle entrate conseguenti all'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9, della durata massima di 60 mesi, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di rientro dovrà individuare gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e all'equilibrio economico delle suddette società, nonché le necessarie azioni di riorganizzazione, riqualificazione o potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro".

aziendale previsto per garantire, a regime, l'equilibrio economico del gruppo EAV S.r.l. Tuttavia, in considerazione dell'urgenza di consentire l'immediato utilizzo delle risorse resesi disponibili a seguito dell'emanazione dell'art. 16, comma 9, del DL n. 83 del 2012 (200 milioni complessivi per gli anni 2012 e 2013), il Tavolo tecnico, in data 2 luglio 2013, ha licenziato uno schema di accordo per l'approvazione dei piani, con numerose, specifiche prescrizioni.

In merito al percorso di transizione verso il sistema dei costi e fabbisogni standard in materia di TPL, il legislatore con l'articolo 1, comma 84, della legge n.147 del 2013, ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e trasporti, previa intesa con la Conferenza Unificata, definisca, entro il 31 marzo 2014, con criteri uniformi a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e nazionale. In attuazione della norma in parola il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha attivato l'istruttoria per l'emissione del decreto di cui trattasi. Dall'attività svolta è emersa la necessità di verificare gli effetti che le varie ipotesi di costo standard proposte possano produrre sul settore effettuando una simulazione che utilizzi dati trasportistici ed economico-finanziari reali e certificati, con lo scopo di evitare che l'applicazione dello stesso costo standard, possa produrre effetti negativi per la finanza pubblica ovvero effetti non immediatamente sopportabili da parte degli operatori del settore, con conseguenti riflessi negativi sulla regolarità e la continuità del servizio pubblico. Il Ministero, per il tramite dell'Osservatorio sulle politiche del TPL, ha, quindi, provveduto a richiedere a tutte le aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale o regionale una serie di dati trasportistici ed economico finanziari ritenuti utili a predisporre lo schema di decreto da inviare per l'intesa alla Conferenza Unificata.

Con riguardo al settore del trasporto ferroviario non regionalizzato e allo stato di attuazione delle procedure di trasferimento della proprietà delle società ex gestioni commissariali governative²⁴, nulla è cambiato rispetto alla situazione presente a dicembre 2012: la proprietà sociale della Ferrovie della Calabria S.r.l. nel 2012 è passata dal MIT alla Regione Calabria, mentre le Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. e le Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici S.r.l. sono ancora di proprietà del Ministero²⁵. Nell'anno 2013 non risultano pagamenti del Ministero verso nessuna delle società ferroviarie.

Programma 9. "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per acque interne"

Il programma si articola in otto obiettivi operativi²⁶ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento. Gli impegni del programma si ripartiscono in maniera quasi equivalente tra spesa

²⁴ Si ricorda che il d.lgs. n.422 del 1997, di conferimento alle Regioni ed enti locali di funzioni e compiti in materia di TPL (*rectius* di servizi di TPL non di interesse nazionale), ha realizzato la riforma del trasporto in linea con il disegno di riorganizzazione della PA di valorizzazione del ruolo delle autonomie regionali e locali e di semplificazione amministrativa. L'articolo 8 del decreto prevedeva la delega alle Regioni anche delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari di interesse locale non in concessione (ferrovie in gestione commissariale governativa, di cui al art.184, del r.d. n.1447 del 1912), delega che rinvia alla stipula tra il MIT e le singole Regioni a statuto ordinario di appositi accordi di programma, poi resi efficaci con il dPCM 16 novembre 2000, che consentissero il subentro delle Regioni nelle esercizio delle funzioni. Tali accordi dovevano definire tra l'altro il trasferimento a titolo gratuito alle Regioni dei beni degli impianti e delle infrastrutture delle ferrovie in ex gestione commissariale governativa. L'articolo 31 della legge n.144 del 1999 al fine di accelerare il conferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari di interesse locale non in concessione a FS S.p.A. ha consentito alle aziende in regime di gestione commissariale governativa di costituire società di capitali.

²⁵ Le difficoltà del passaggio sono state ampiamente trattate nella Relazione al Rendiconto 2012.

²⁶ Monitorare aggiornare la normativa in materia di sicurezza del lavoro e formazione del personale marittimo, in materia di navigazione marittima per vie d'acqua interne; promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità e continuità del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; dare impulso alle attività di vigilanza alle linee di collegamento marittimo e nel settore della nautica da diporto e ottimizzare le procedure che disciplinano il settore; ottimizzare le procedure per il rilascio di atti autorizzativi alle imprese armatoriali; proseguire la programmazione degli interventi di manutenzione e sviluppo dei porti; proseguire la vigilanza sulla gestione amministrativa e contabile delle Autorità Portuali ed il

corrente (47 per cento del totale stanziamenti del programma) e spesa in conto capitale (53 per cento). Del totale della spesa della missione, il programma rappresenta il 43,86 per cento, e già questo dà la misura dell'impegno finanziario che il programma involge.

Qui si tratteranno solo gli aspetti più rilevanti, prevalentemente incentrati sull'organizzazione e sull'infrastrutturazione portuale²⁷.

Il settore portuale è da tempo oggetto di analisi finalizzata ad una nuova organizzazione, più adeguata al ruolo ed all'attività che le Autorità portuali sono chiamate a svolgere, in un contesto contrassegnato da integrazione logistica e da intermodalità. La Commissione Europea, in sede di parere sul Programma Nazionale di Riforma 2014 e sul Programma di stabilità 2014 espresso il 2 giugno 2014, ha espresso la seguente raccomandazione nel punto 16: "Nel settore dei trasporti, i porti italiani meritano particolare attenzione e interventi per ovviare alla mancanza di infrastrutture intermodali e alla carenza di sinergie e collegamenti con l'entroterra". A questo è dedicato il seguente riquadro.

Il nuovo ruolo delle Autorità portuali.

All'esame del Parlamento sono le proposte di legge AS 120 e AS 370 relative alla "riforma dei porti": trattasi di proposte aventi carattere organico, tendenti a chiarire i rispettivi ambiti di competenza di Stato e Regioni e di Autorità portuali e marittime in materia e che intervengono su diversi profili dell'attuale ordinamento portuale, in un'ottica, peraltro, prevalentemente "manutentiva".

La presentazione di tali proposte, tuttavia, appare ormai datata e, comunque, antecedente alla messa a punto del nuovo assetto della Rete europea TEN-T (*Connecting Europe Facility*- CEF), che ha accentuato il profilo strategico del necessario inserimento della portualità italiana nel contesto più generale delle reti di trasporto continentali e che suggerirebbe, anche alla luce dell'acuirsi della competizione a livello mondiale e della sempre più marcata globalizzazione dell'economia e dei mercati, di proporre modifiche incisive e radicali sul modello ordinamentale attualmente in vigore, con l'obiettivo di un rilancio più significativo e mirato del comparto.

Con l'obiettivo di riqualificare l'offerta portuale nazionale, diventa inevitabile accedere ad una concezione di sviluppo delle sinergie all'interno di una strategia globale definita a livello centrale, che metta "in rete" i singoli elementi della catena trasportistica intermodale. Poiché il mercato dei trasporti più ricco ed a più elevato valore aggiunto è rappresentato da quello del trasporto containerizzato al servizio dei mercati di destinazione del cuore dell'Europa continentale, è necessario ottimizzare le indicazioni scaturenti dal nuovo assetto delle reti TEN-T e canalizzare prevalentemente le risorse su di un numero relativamente limitato di scali, legati ad una rete di collegamenti e di opportunità logistiche che facilitino l'inoltro delle merci verso i mercati d'origine e di destinazione. La connotazione che gli scali marittimi devono assumere è quella di distretto logistico piuttosto che di nodo di mero interscambio delle merci. In questa direzione sembrano dirigersi le più recenti ipotesi di riforma della *governance* degli Enti di gestione dei porti, allo studio in sede ministeriale. In luogo delle attuali Autorità portuali dovrebbero sorgere distretti logistici, a capo dei quali vi sarebbero le nuove "Autorità portuali e logistiche di interesse strategico". Si tratterebbe, sostanzialmente, delle aree comprese nelle reti TEN-T europee e ciascuna Autorità sarebbe chiamata a gestire, in vario modo, non solo le banchine ma tutta la filiera logistica, non avendo riguardo ai confini regionali, ma nel quadro di un Piano strategico nazionale dei porti e della logistica. Ciò comporterà accorpamenti e trasferimenti alle Regioni dei porti fuori dal Piano. Le nuove entità assicurerebbero l'applicazione nel nostro Paese delle linee di indirizzo scaturenti dalla nuova configurazione delle reti TEN-T europee, che infatti individuano anche i nodi portuali, da ridefinirsi in coerenza con la programmazione logistica nazionale. Per farlo l'Autorità portuale logistica adotterà un Piano Integrato Logistico (PIL) per il proprio distretto (che sarà sottoposto ad approvazione ministeriale), che dovrà passare da una valutazione ambientale strategica. Ma il PIL dovrà anche contenere in concreto i contenuti minimi dell'attività complessiva del nuovo ente: gli obiettivi di traffico, la definizione del livello dei servizi da erogare nel distretto, gli interventi infrastrutturali da compiersi, le infrastrutture di collegamento tra porti ed aree retroportuali nell'ambito di sistemi logistici doganali integrati. La normativa allo studio accresce altresì il livello di autonomia finanziaria dell'Autorità, lasciando, per ora, il livello della percentuale dell'IVA spettante ai porti all'1 per cento, ma eliminando il tetto dei 90 milioni attuali.

La struttura dell'ente sarebbe alquanto modificata. Il ruolo del Presidente appare rafforzato, accostandone la figura a quella di un Amministratore Delegato, cui spetta il compito di reperire e gestire le risorse finanziarie dell'ente e che partecipa alle

monitoraggio dei finanziamenti statali; proseguire il monitoraggio sul rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro portuale; sviluppare e gestire il sistema informativo del demanio marittimo (SID).

²⁷ L'infrastrutturazione portuale è stata oggetto di recente analisi da parte della Sezione di controllo successivo sulla gestione (Delibera 5/2013). Una delle principali criticità individuate nella Relazione è la durata dei tempi di realizzazione delle opere finanziate. Tra le principali concause dei ritardi viene individuata l'inadeguata capacità gestionale e realizzativa di alcuni enti autonomi, la problematica legata all'incidenza dei rigidi vincoli ambientali, l'ampio contenzioso che caratterizza le gare d'appalto, talune vicende giudiziarie che hanno portato al sequestro di intere aree interessate ai lavori, le numerose criticità progettuali e, non ultimi, i provvedimenti di contenimento della spesa degli enti pubblici e la perenzione "accelerata" dei residui propri. Particolarmente condivisibile appare la considerazione che, nel delicato settore della programmazione e gestione delle infrastrutture portuali nazionali, sembra mancare una visione strategica coerente anche con gli orientamenti comunitari in tema di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e con i piani nazionali relativi ai trasporti, alle reti e alla mobilità, cofinanziati dall'Unione europea, ravvisando l'opportunità, di promuovere una approfondita riflessione sul numero e sull'incremento degli spazi di autonomia e di iniziativa imprenditoriale delle diverse Autorità portuali, nella prospettiva di favorire l'autofinanziamento e di privilegiare le economie di scala negli investimenti e nella gestione.

riunioni del CIPE riguardanti le decisioni strategiche per il distretto. Il Comitato Portuale sarebbe sostituito con il Consiglio Direttivo, organismo snello avente compiti e funzioni propri di un Consiglio di Amministrazione ed incaricato di adottare il Piano integrato logistico ed i Piani regolatori dei porti facenti parte del distretto, nonché di approvare il bilancio di previsione dell'Ente e di adottare il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità e deliberare in ordine alle concessioni di durata superiore ai cinque anni. Sarebbe prevista anche una Commissione Consultiva, simile all'attuale Comitato portuale, ma con un maggior numero di rappresentanti delle categorie. La nomina del Presidente dovrebbe avvenire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti per il distretto logistico.

Per l'efficientamento delle risorse, il settore portuale è stato particolarmente interessato da revocche di finanziamenti, distolte da precedenti destinazioni non attivate, per essere riassegnate a finalità produttive. Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 43 del 2013, è stata effettuata sia la ricognizione dei finanziamenti revocati sia l'individuazione delle somme da riassegnare e di quelle di cui va disposta la cessione ad altra Autorità portuale, per la parte di finanziamento ancora disponibile presso l'istituto di credito finanziatore.

Nel dettaglio risultano complessivamente revocate alle Autorità portuali di Ancona, Augusta, Brindisi, Cagliari, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Napoli e Taranto, risorse pari a circa 111 milioni contestualmente ridestinate al finanziamento di due opere infrastrutturali di rilevanza strategica:

- 81,090 milioni, per il terminal contenitori di Vado Ligure (Piastra multifunzionale), avente un costo complessivo di 450 milioni;
- 30,075 milioni, per la piastra portuale di Taranto, avente un costo di complessivi 219 milioni.

Sempre nel medesimo settore, sono state assegnate al Fondo per le infrastrutture portuali ex art.4 del DL n. 40 del 2010, le risorse derivanti dalla revoca del progetto "Sistema di trasporto rapido di massa a guida veicolata per la città di Parma" per l'importo di 45,6 milioni per l'anno 2012, nonché l'importo annuo di 3,6 milioni per le annualità dal 2013 al 2021. Secondo il disposto normativo, le somme trasferite al Fondo vanno ripartite con d.i. MIT-Mef, previo parere da parte del CIPE e con l'intesa delle Regioni interessate, a favore delle Autorità portuali per la realizzazione di progetti cantierabili finalizzati a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici.

Pertanto, con d.i. n. 111 del 2013, è stato effettuato il riparto delle risorse stanziare sul Fondo di che trattasi, nei termini seguenti:

- 1) 20 milioni assegnati all'Autorità portuale di Genova per la realizzazione degli interventi destinati alla riorganizzazione, ampliamento ed ottimizzazione delle potenzialità delle infrastrutture portuali e della funzionalità dell'area di Sestri Ponente del porto di Genova di cui all'Accordo di Programma del 28 luglio 2011 per la Razionalizzazione e l'Ampliamento dell'Area industriale del Porto di Genova-Sestri - dell'importo complessivo di 75 milioni;
- 2) 25 milioni assegnati all'Autorità portuale di Savona per il completamento del finanziamento relativo al progetto di realizzazione del terminal contenitori di Vado Ligure (Piastra multifunzionale), avente un costo complessivo di 450 milioni;
- 3) 4,23 milioni complessivi assegnati alle Autorità portuali di Gioia Tauro e di Cagliari - ripartiti, rispettivamente, in 3,3 milioni e 919 mila - per le finalità (riduzione tasse) di cui all'articolo 5, comma 7-*duodecies*, del DL n. 194 del 2009;
- 4) 33 milioni da corrispondere in nove rate annuali di circa 3,67 milioni ciascuna dall'anno 2013 all'anno 2021 sono assegnati all'Autorità portuale di Civitavecchia a titolo di cofinanziamento del progetto di completamento del porto commerciale di Gaeta.

Allo stato attuale le risorse di cui sopra sono state regolarmente impegnate ed, in parte, anche erogate. In coerenza con quanto sopra descritto, il capitolo di riferimento (7258) presenta uno stanziamento iniziale e definitivo di 3,67 milioni e residui iniziali di 49,2 milioni, in quanto nessun pagamento è stato effettuato nel 2012. Diversamente, nel 2013 sono stati erogati pagamenti per 29,23 milioni, tutti in conto residui.

Come per il TPL, anche con riguardo alle infrastrutturazioni portuali sarebbe auspicabile la concentrazione delle risorse in un unico fondo che, al momento, manca.

Infatti, oltre al predetto fondo, l'art. 14 del DL n. 83 del 2012, integrato dall'art. 22 del DL n. 69 del 2013, ha previsto un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto

dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni annui. Il riparto del fondo deve assicurare che ciascuna Autorità portuale sia destinataria dell'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite; il restante venti per cento deve essere ripartito tra i porti con finalità perequative. Il Ministero ha selezionato gli interventi, da ammettere al finanziamento a valere sulla quota c.d. "perequativa", muovendo dal principio di ripartire le risorse in misura inversamente proporzionale all'entità dell'imposta sul valore aggiunto accertata, nel rispetto degli indirizzi strategici in materia di portualità (derivanti anche dal contesto europeo) ed ovviamente, alla loro previsione nei Piani Operativi Triennali e nei Piani Regolatori Portuali. Sono stati selezionati quegli interventi aventi le caratteristiche di immediata "cantierabilità" con preferenza per le opere di grande infrastrutturazione portuale, ovvero per le opere comunque rientranti nelle tipologie individuate dalla norma relative, cioè, al "potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e nella messa in sicurezza, manutenzione e riqualificazione strutturale degli ambiti portuali".

I progetti presentati dalle Autorità portuali di Ravenna, Salerno e Napoli sono risultati rispondere in maggior misura a tali connotazioni²⁸, soprattutto per essere intesi a realizzare opere connesse alla sicurezza e riqualificazione strutturale di componenti della dotazione infrastrutturale del porto e per essere caratterizzati dall'accertata immediata cantierabilità degli interventi.

Con riguardo alle società concessionarie di trasporti marittimi ed alle risorse ad esse destinate, si fa presente quanto segue.

A seguito della firma del contratto di servizio tra la Regione Toscana e la società Moby S.p.A. aggiudicataria del pacchetto azionario della società di navigazione marittima regionale toscana To.re.mar., si è provveduto al pagamento dell'intero importo di sovvenzione alla Regione Toscana di 13 milioni circa.

Si è provveduto al pagamento dell'intero importo stabilito in Convenzione spettante alla Società Compagnia Italiana di Navigazione per un totale di 72,68 milioni circa, alla Società Compagnia delle Isole per un totale di 55,69 milioni, in entrambi i casi gli importi sono stati liquidati nelle percentuali del 70 per cento entro il mese di marzo, del 20 per cento entro il mese di giugno e del saldo entro il mese di novembre secondo quanto stabilito nelle rispettive convenzioni.

L'art. 1, comma 311, della legge n. 228 del 2012, ha autorizzato, fino alla data del 30 giugno 2013, la corresponsione alle Regioni Campania, Lazio e Sardegna delle risorse necessarie ad assicurare i servizi resi dalle Società Caremar S.p.A., Laziomar S.p.A. e Saremar S.p.A.. Il comma 312 ha condizionato la corresponsione delle risorse alla pubblicazione dei bandi di gara e alla stipula di apposite convenzioni o contratti di servizio tra le Regioni Campania, Lazio e Sardegna e le Società Caremar S.p.A., Laziomar S.p.A. e Saremar S.p.A., nel rispetto della normativa vigente. Si è, quindi, proceduto al pagamento alle Regioni Campania e Lazio delle quote di sovvenzione per il solo primo semestre, ammontanti al 50 per cento dell'importo complessivo annuo, rispettivamente pari a circa 9,9 milioni per la Regione Campania e 5 milioni per la Regione Lazio.

Nel mese di dicembre 2013, con la cessione del 100 per cento del pacchetto azionario della società Laziomar S.p.A., alla "Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l.", la Regione Lazio ha concluso la relativa procedura di privatizzazione.

Nel corso dell'anno 2013 è proseguita l'attività di vigilanza sulla Società C.I.N. (Compagnia Italiana Navigazione), in esito alla quale sono state applicate penalità per rilevate difformità nell'esecuzione del servizio, per un importo pari ad 405 mila, che sono state versate dalla società in conto entrate dello Stato.

In esito all'attività di vigilanza sulla Società Compagnia delle Isole (Siremar), sono state applicate penalità, per rilevate difformità nell'esecuzione del servizio, per un importo pari ad 1,33 milioni che sono stati versati dalla società in conto entrate dello Stato.

²⁸ Nel dettaglio gli interventi riguardano:

Autorità Portuale di Ravenna: Progetto di "Ristrutturazione della banchina c.d. "Magazzini Generali". Il quadro economico del progetto definitivo ammonta a 6,4 milioni.

Autorità Portuale di Napoli: Progetto di "Realizzazione di due pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello". Il quadro economico del progetto definitivo ammonta a 4,2 milioni.

Autorità Portuale di Salerno: Progetto di "Lavori di consolidamento ed adeguamento funzionale della banchina Ligea - secondo stralcio funzionale". Il quadro economico del progetto definitivo ammonta a complessivi 8 milioni.

Cruciale è rimasta la questione relativa ai supposti aiuti di Stato sottostanti le avvenute privatizzazioni delle Società Tirrenia, Siremar e Toremar, in ragione della quale continuano le interlocuzioni con la Commissione europea.

4.2. Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”

La missione risulta articolata in quattro programmi che abbracciano tutti gli interventi a carattere infrastrutturale nei vari settori.

Tavola 11

IMPEGNI LORDI PER CIASCUN PROGRAMMA DELLA MISSIONE

(in migliaia)

	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Totale missione
Redditi di lavoro dipendente	8.405,16	5.243,05	87.532,89	2.834,82	104.015,92
Consumi intermedi	3.482,17	521,86	4.977,31	130,65	9.111,99
Altre uscite correnti	28,89	-	15.895,41	88,60	16.012,90
SPESE CORRENTI	11.916,22	5.764,91	108.405,61	3.054,06	129.140,80
Investimenti fissi lordi	3.266,92	16,57	1.151.533,47	-	1.154.816,96
Trasferimenti di parte capitale	31.669,83	-	2.170.460,00	1.233.542,96	3.435.672,79
SPESE IN CONTO CAPITALE	34.936,75	16,57	3.321.993,46	1.233.542,96	4.590.489,74
SPESE FINALI	46.852,97	5.781,48	3.430.399,07	1.236.597,02	4.719.630,54

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

Tavola 12

PAGAMENTI TOTALI PER CIASCUN PROGRAMMA DELLA MISSIONE

(in migliaia)

	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Totale missione
Redditi di lavoro dipendente	8.389,74	5.222,41	87.349,68	2.821,08	103.782,91
Consumi intermedi	3.220,34	1.179,96	5.754,21	132,88	10.287,39
Altre uscite correnti	28,89	-	15.807,42	88,60	15.924,91
SPESE CORRENTI	11.638,97	6.402,37	108.911,31	3.042,55	129.995,20
Investimenti fissi lordi	565,27	19,19	682.620,51	10,69	683.215,66
Trasferimenti di parte capitale	32.379,12	-	1.754.341,99	677.907,60	2.464.628,71
SPESE IN CONTO CAPITALE	32.944,39	19,19	2.436.962,50	677.918,30	3.147.844,38
SPESE FINALI	44.583,36	6.421,56	2.545.873,81	680.960,85	3.277.839,58

Fonte: Elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione ammontano a 4,7 miliardi (34 per cento sugli stanziamenti totali), gli impegni lordi a 4,7 miliardi (34,4 per cento sul totale degli impegni) mentre i pagamenti sono pari a 3,27 miliardi (27,16 per cento del totale). Il 96 per cento della spesa della missione è in conto capitale, costituita da trasferimenti (72 per cento del totale della missione in termini di impegni lordi) e da investimenti fissi (21 per cento del totale missione). La spesa corrente è soprattutto rappresentata da redditi da lavoro dipendente, oltre che da una piccola parte di consumi intermedi.

Nella successiva esposizione verrà analizzato, in particolare, il programma 10 per l'importanza strategica che riveste, soprattutto nel contesto programmatico dell'Unione europea nel quale è inserito, come si evince anche dagli indirizzi dati dal Parlamento e dal Governo.