

procedure di allocazione (e programmazione) delle risorse, che per ammontare degli importi. La gestione delle risorse afferenti il TPL rappresenta il 69,6 per cento della missione stessa (in termini di pagamenti sia di competenza che di residui), ed attiene anche ad ambiti di spesa che includono canali di finanziamento differenziati a seconda della finalità. Ci si riferisce principalmente ai finanziamenti destinati all'ammmodernamento del parco circolante (cosiddetto materiale rotabile su gomma e su ferro), al fine di raggiungere un tasso di sostituzione dei mezzi di trasporto, tale da adeguare il trasporto pubblico locale ai livelli europei in relazione agli standard qualitativi del servizio, all'accessibilità per persone a mobilità ridotta ed alla riduzione delle emissioni inquinanti, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria. Per il perseguimento di tali obiettivi, con l'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), è stato istituito un apposito Fondo, finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, avente una dotazione di circa 1 miliardo¹⁵. Altre risorse sono finalizzate alla copertura, garantita dallo Stato, degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali del settore del trasporto pubblico locale per le diverse annualità arretrate¹⁶. Fino a concorrenza delle somme residue dai finanziamenti di cui ai citati rinnovi contrattuali, il capitolo di riferimento¹⁷ eroga contributi a copertura degli oneri derivanti dall'indennità di malattia nel settore del trasporto pubblico locale, di cui alla legge n. 266 del 2005, art. 1, comma 273.

La missione 14 ha stanziamenti complessivi pari a circa 5,2 miliardi e rappresenta la missione di spesa da cui proviene la maggiore consistenza di residui passivi di competenza, pari a circa 3,3 miliardi (quasi interamente di parte capitale) così come, più specificatamente, di residui di stanziamento (pari a circa 1,3 miliardi).

La missione 19 rimane connotata da livelli costanti di risorse finanziarie, che evidenziano un tasso di avanzamento delle procedure di spesa connesso a meccanismi automatici di erogazione: le risorse stanziate sono pari a circa 393,6 milioni, di cui 393,4 impegnate e 307,1 milioni pagate; 88 milioni è l'ammontare dei residui di competenza.

La missione 4 "L'Italia in Europa e nel mondo" presenta circa 2,5 milioni di stanziamenti, nello stato di previsione del MIT. Essa è espressione dell'attività diplomatica, di collaborazione e di accordi con Stati esteri, che il Ministero sviluppa, in raccordo con il MAECI, ai fini di internazionalizzazione delle proprie competenze nel campo infrastrutturale.

3.1. Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"

La missione 13 è quella attraverso la quale si esplica il ruolo del Ministero nella gestione delle politiche connesse alle varie forme di mobilità di persone e merci: in termini finanziari presenta stanziamenti definitivi di competenza pari a circa 8 miliardi, che rappresentano il 55 per cento delle risorse complessivamente stanziate nel bilancio del MIT.

La missione è cogestita dal MEF, nel cui bilancio risultano iscritte risorse per circa 3,7 miliardi. Pertanto, nel bilancio dello Stato le risorse complessive stanziate sulla competenza in ordine alle finalità di spesa che rientrano in detta missione ammontano a 11,7 miliardi, risultando, quelle di competenza del MIT, pari al 68 per cento delle risorse complessive della missione.

La missione rappresenta, nell'ambito del bilancio dello Stato, circa il 2 per cento in termini di stanziamenti definitivi di competenza. Gli impegni di competenza sono risultati pari a 7,6 miliardi, di cui risultano pagati 6,3 miliardi. I residui di competenza ammontano a 1,7 miliardi; quelli di stanziamento sono pari a 395 milioni.

¹⁵ Si rimanda al paragrafo seguente una disamina più dettagliata dei contenuti di tale missione.

¹⁶ Biennio 2003/2004; primo biennio del periodo 2004/2007; secondo biennio del periodo 2004/2007, garantiti rispettivamente dalla legge n. 47 del 2004, art.23; legge n. 58 del 2005, di conversione del decreto-legge 24 febbraio 2005 n. 16, artt.1 e 2; legge n. 296 del 2006, art.1, comma 1230.

¹⁷ Capitolo 1314.

3.1.1. Programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”

L'attività svolta nel 2016 dall'Amministrazione nell'ambito del programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” è stata condizionata dalla sentenza n. 211/2016, con cui la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)¹⁸, nella parte in cui non richiedeva “l'intesa” con la Conferenza Stato-Regioni. E' stato pertanto necessario ripercorrere i passaggi istituzionali, acquisendo la predetta intesa e prevedendo, coerentemente con le specifiche previsioni della legge di stabilità 2016, modalità per il rinnovo del parco autobus. Con d.m. 28 ottobre 2016, n. 345, sono state trasferite alle Regioni le risorse riferite alle annualità 2015 e 2016 (pari ad oltre 250 milioni) per l'acquisto diretto di autobus. Con successivo d.m. 23 gennaio 2017, n. 25, coerentemente con le specifiche previsioni della legge di stabilità 2016, sono state individuate le modalità innovative per il rinnovo del parco autobus e con lo stesso provvedimento, si è provveduto al riparto, tra le Regioni, di 150 milioni, relativi al triennio 2017-2019. In particolare, con l'impiego delle predette risorse, alle quali si aggiunge la quota di cofinanziamento regionale, sarà sperimentata l'anzidetta modalità innovativa di acquisizione centralizzata, consistente nell'assegnazione alla CONSIP S.p.A. del ruolo di soggetto aggregatore e, quindi, dello svolgimento della gara per l'acquisizione di diverse tipologie di autobus, suddivise in nove lotti, tali da garantire ampia partecipazione del mercato e l'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrici, metano, ibridi).

Altra tematica del programma in oggetto è quella relativa alla utilizzazione delle risorse afferenti il concorso finanziario dello Stato nel TPL¹⁹. L'Amministrazione ha comunicato che l'iter di approvazione del decreto ministeriale di riparto del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL per l'esercizio 2016, ai fini dell'erogazione del residuo 40 per cento dello stanziamento²⁰, risulta ancora in corso, a seguito della decisione del Ministero di mitigare alcuni “indicatori”, finalizzati ad applicare penalità a quelle Regioni che non hanno programmato in modo efficace, efficiente ed economico i servizi di trasporto pubblico locale e regionale²¹. A tal proposito, deve rilevarsi come, in presenza di un *plafond* di risorse limitato, la “mitigazione” degli indicatori definiti dal dPCM del 2013, strutturati in funzione premiale per quelle Regioni che avessero intrapreso con successo il percorso di efficientamento del TPL, finisce di fatto per depotenziarne l'efficacia di “stimolo” all'efficientamento, cui erano funzionalmente collegati.

¹⁸ La quale disponeva che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 e la ripartizione delle risorse su base regionale fossero stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato “sentita” la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, anziché “d'intesa” con la Conferenza stessa. Si tratta di disposizioni che hanno previsto finanziamenti per la sostituzione del materiale rotabile, riproposti in sede di legge di stabilità 2016.

¹⁹ L'art. 16-bis del DL n. 95 del 2012 ha innovato il sistema TPL, istituendo il “Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico”. Le risorse del nuovo fondo, che prima erano allocate nel bilancio MEF senza vincolo di destinazione e sedimentate secondo criteri “storici”, vengono 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 previsto dPCM di riparto è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 marzo 2013, con il quale sono stati individuati e definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale, prevedendo all'art. 4, comma 1, che le percentuali di ripartizione, di cui alla tabella 1 ad esso allegata, fossero rideterminate con cadenza triennale sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale.

²⁰ Mentre il 60 per cento dello stanziamento, quale anticipazione delle risorse, è stato erogato nel corso del 2016 applicando le decurtazioni, pari a 75 milioni circa, alle Regioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti in termini di miglioramento del rapporto “ricavi-corrispettivi più ricavi” e dell'incremento del numero di passeggeri trasportati.

²¹ La modifica dei criteri definiti dal dPCM 11 marzo 2013, sulla base delle previsioni dell'art. 16-bis che ne consente la revisione proprio a partire dal 2016, risulta essere stata concordata con tutte le Regioni e, secondo quanto comunicato dall'Amministrazione, è finalizzato ad evitare che quelle Regioni che non hanno raggiunto gli standard minimi di efficientamento, inizialmente fissati, ricevano minori trasferimenti, “così da compromettere l'inizio dell'efficientamento del sistema”.

In ogni caso, come evidenziato dalla Corte nelle precedenti relazioni, le misure messe in campo per l'efficientamento del TPL potranno assicurare la loro piena efficacia quando saranno rimosse le rigidità derivanti dallo stato, ormai strutturale, di disavanzo di bilancio delle aziende di trasporto²² e quando troverà applicazione, anche nel sistema del trasporto pubblico locale, il meccanismo di ripartizione delle risorse pubbliche basato su costi standard di trasporto.

Passando all'esame finanziario si osserva che nel complesso le risorse assegnate al Dicastero con riferimento a tale programma ammontano a circa 5,8 miliardi, che attengono principalmente al Fondo TPL destinato alle assegnazioni alle Regioni per far fronte ai contratti di servizio per il trasporto pubblico regionale.

TAVOLA 7

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA "SVILUPPO E SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE"

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamiento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamiento		Economie/Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	3,84	3,63	3,84	3,63	3,88	3,79	0,02	0,02	0,00	0,00	-0,06	-0,17
di cui: imposte pagate sulla produzione	0,22	0,22	0,22	0,22	0,23	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Consumi intermedi	0,49	0,66	0,36	0,61	0,34	0,59	0,02	0,02	0,00	0,00	0,12	0,05
Trasferimenti di parte corrente	5.148,77	5.129,35	5.148,63	5.128,35	4.938,18	4.946,63	210,45	181,72	0,00	0,00	0,14	1,00
di cui: alle Amministrazioni pubbliche	5.102,18	5.024,57	5.102,18	5.023,57	4.891,73	4.911,85	210,45	111,72	0,00	0,00	0,00	1,00
Altre uscite correnti	0,03	0,05	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
di cui: interessi passivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Spese correnti	5.153,13	5.133,70	5.152,86	5.132,59	4.942,40	4.951,01	210,52	181,76	0,00	0,00	0,21	0,93
Investimenti fissi lordi	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Trasferimenti di parte capitale	715,68	665,75	452,53	542,64	345,59	239,35	365,11	420,54	256,39	115,72	4,97	5,86
Spese in conto capitale	715,69	665,76	452,53	542,64	345,59	239,35	365,12	420,55	256,39	115,72	4,97	5,86
SPESE FINALI	5.868,81	5.799,46	5.605,39	5.675,23	5.288,00	5.190,36	575,64	602,31	256,39	115,72	5,18	6,79

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

L'impegno dell'Amministrazione nel 2016 è stato, altresì, orientato a promuovere nuove soluzioni di mobilità, volte a coniugare esigenze di trasporto e finalità turistiche. Il riferimento è alla realizzazione di "ciclovie" e "cammini", che ha rappresentato anche un obiettivo operativo inserito nella programmazione di inizio anno 2016²³. Tuttavia la realizzazione dei c.d. "percorsi sostenibili" non risulta ancora avviata. Infatti, per la realizzazione di tali interventi il comma 640 dell'art. 1 della legge di stabilità 2016²⁴ ha autorizzato la spesa di 17 milioni per l'anno 2016 e di

²² Cfr., sul punto, il Rapporto di coordinamento di finanza pubblica 2017 di questa Corte, nel quale si afferma che "in un disegno originariamente concepito nell'ottica di una gestione in larga misura autonoma affidata alle Amministrazioni territoriali, vede nel tempo affermarsi una chiara tendenza alla messa a punto di un più definito e condiviso sistema centro/periferia di regolazione del settore, come risposta necessaria all'esigenza pressante di introdurre meccanismi di razionalizzazione nell'uso delle risorse pubbliche, che restano un sostegno di dimensioni importanti nel finanziamento del settore".

²³ L'obiettivo riguarda la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie Ven-To), Caposele (Avellino)-Santa Maria di Leuca (Lecce) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande Raccordo Anulare delle Biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni ed interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. I progetti e gli interventi sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

²⁴ Due i criteri utilizzati per i primi quattro percorsi prioritari individuati: "dall'alto" tenendo conto delle indicazioni della rete ciclabile "Eurovelo" e, in considerazione del "Piano straordinario per la mobilità turistica" di MIT, MIBACT e Regioni; "dal basso" con quattro tracciati già delineati da studi di fattibilità, redatti da parte di associazioni, privati e

37 milioni per ciascuno degli anni 2017 e 2018; il progetto è stato rifinanziato dall'articolo 1, commi 144 e 145, della legge di bilancio 2017 per gli anni 2017-2024, con autorizzazione della spesa complessiva di 283 milioni²⁵. Il relativo capitolo di bilancio (7582) riporta stanziamenti definitivi di 15 milioni sulla competenza che, tuttavia, non risultano impegnati, né pagati. L'obiettivo comprende, inoltre, la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati "cammini", per i quali è autorizzata la spesa di 1 milione per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Il relativo capitolo di bilancio (7583) riporta uno stanziamento definitivo di competenza pari a 1 milione anch'esso non impegnato o pagato.

3.1.2. Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne"

Il programma di spesa attiene alle competenze del Ministero in materia di programmazione, finanziamento e sviluppo della portualità, nonché valutazione delle proposte di interventi di manutenzione e infrastrutturali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche per la realizzazione degli interventi, valorizzando sistemi integrati nel trasporto marittimo e nei porti.

Nel generale processo di riforma ed ammodernamento del settore portuale, alla redazione del Piano strategico della portualità e della logistica, approvato con il dPCM 26 agosto 2015, è seguita nel 2016 l'adozione del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", che reimposta il sistema di governo del settore portuale. Tale decreto è finalizzato a ridare slancio e competitività ai porti italiani ed a rafforzare il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi transeuropei della rete *Ten-t* nell'ambito della Rete europea dei trasporti. I principi fondamentali della normativa si possono riassumere nella semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, nella promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, nella riorganizzazione amministrativa e nel nuovo ruolo di indirizzo e coordinamento del Ministero.

Dal punto di vista della riorganizzazione del sistema portuale, i porti italiani sono stati riorganizzati in 15 Autorità di Sistema Portuale (al posto delle 24 Autorità portuali preesistenti), centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori (porti definiti *core* dalla Unione europea²⁶). L'Amministrazione ha comunicato che sono stati avviati i lavori finalizzati alla istituzione, presso le Autorità di Sistema portuale, sia dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, sia dello Sportello amministrativo unico, inteso come *front-office* per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali. L'istituzione di questi due nuovi strumenti ha la finalità di ridurre il più possibile i tempi per le procedure doganali e quelli amministrativi per rendere più competitivi in termini di semplificazione delle procedure i nostri porti rispetto ai maggiori porti internazionali concorrenti.

Tale programma presenta stanziamenti definitivi di competenza pari a poco più di 794 milioni, impegni di competenza pari a 765,6 milioni. Si tratta principalmente di spesa in conto

enti, proponendo il riuso e la ricucitura di percorsi esistenti, identificabili come parti di una unica rete nazionale e con livelli di qualità comuni. Le vie di comunicazione sostenibili dovranno essere riservate esclusivamente per viaggi non motorizzati, salvaguardando l'ambiente e il territorio circostante, con standard soddisfacenti per essere percorse da utenti di tutte le abilità.

²⁵A luglio 2016 sono stati firmati tre Protocolli di intesa (che riguardano la progettazione e la realizzazione) tra MIT e MIBACT e rappresentati delle otto Regioni interessate varando ufficialmente il sistema delle ciclovie turistiche nazionali. A settembre 2016 un ulteriore Protocollo con il comune di Roma prevede, in materia di sviluppo e sostegno alla ciclomobilità e al turismo sostenibile in ambito urbano e metropolitano, la realizzazione del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette), ciclovia di 45 km. Altro sviluppo di tale programma attiene al sistema di ciclovie dell'anello ciclabile del Garda. Si è quindi pervenuti all'emanazione del d.m. n. 85 del 14 marzo 2017 che ha istituito un gruppo di lavoro per definire gli standard di sicurezza e i requisiti minimi che le ciclovie devono possedere su tutto il territorio nazionale.

²⁶Le sedi di Autorità di Sistema Portuale sono state individuate nei porti di: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

capitale per risorse finalizzate ad opere di competenza delle ex Autorità portuali, anche per il tramite del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti. I pagamenti di competenza sono pari a circa 489 milioni.

TAVOLA 8

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA "SVILUPPO E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DEL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE"

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamiento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	7,64	7,55	7,32	6,92	7,74	6,88	0,04	0,04	0,00	0,00	-0,13	0,62
<i>di cui: imposte pagate sulla produzione</i>	0,48	0,45	0,43	0,41	0,43	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05
Consumi intermedi	25,53	25,73	24,55	25,45	23,76	24,32	0,79	1,13	0,00	0,00	0,98	0,28
Trasferimenti di parte corrente	178,46	181,58	157,85	179,99	157,82	177,16	0,03	2,83	0,00	0,00	20,61	1,59
<i>di cui: alle Amministrazioni pubbliche</i>	0,54	3,77	0,54	2,53	0,54	0,53	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,23
Altre uscite correnti	0,17	0,43	0,17	0,26	0,10	0,26	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18
Spese correnti	211,80	215,29	189,88	212,62	189,41	208,62	0,93	4,00	0,00	0,00	21,46	2,67
Investimenti fissi lordi	87,96	80,67	65,55	65,38	33,39	27,83	54,54	52,74	22,38	15,18	0,04	0,11
Trasferimenti di parte capitale	446,75	498,47	371,86	487,64	268,68	252,22	171,97	245,14	68,66	8,81	6,10	1,11
Spese in conto capitale	534,72	579,14	437,40	553,02	302,07	280,05	226,51	297,88	91,04	23,99	6,14	1,21
SPESE FINALI	746,52	794,44	627,29	765,64	491,48	488,67	227,44	301,88	91,04	23,99	27,59	3,89

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Tra i trasferimenti di parte corrente sono da evidenziare le sovvenzioni, contributi di avviamento ed erogazioni per ripianamento degli oneri derivanti dalla ristrutturazione dei servizi, alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale, le cui risorse sono allocate sul capitolo di bilancio 1960²⁷. Significative risultano, inoltre, le risorse destinate alla realizzazione dell'*hub* portuale di Ravenna, il cui finanziamento, pari a circa 48,9 milioni, grava sul capitolo 7268 e risulta a fine esercizio non impegnato né pagato, ma mantenuto in bilancio quale residuo di lettera F.

²⁷ Il capitolo è stato costituito ai sensi dell'articolo 19-ter della legge n. 166 del 2009, ove, al comma 16, ha previsto lo stanziamento delle risorse necessarie a garantire il livello dei servizi delle convenzioni e dei contratti di servizio che assicurano i collegamenti già precedentemente esercitati dalle Compagnie di Navigazione del gruppo Tirrenia. Lo stanziamento complessivo era previsto nel limite massimo complessivo di circa 185 milioni ripartito fra Tirrenia di Navigazione S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima, Saremar – Sardegna Regionale Marittima, Toremar - Toscana Regionale Marittima, Caremar – Campania Regionale Marittima (successivamente ripartito in ramo Campania e ramo Lazio). Per effetto del completamento delle procedure di privatizzazione delle suddette compagnie di navigazione posto in essere dalle Regioni Toscana, Campania, Lazio e Sardegna sono state stipulate da tali Regioni le convenzioni per i servizi di collegamento con le rispettive isole minori. Per queste quattro Regioni il trasferimento viene effettuato dallo Stato alla Regione competente per il pagamento degli oneri connessi al contratto di servizio stipulato nel limite dell'importo previsto dalla legge. Per Tirrenia Navigazione S.p.A. e la ex Siremar la privatizzazione è stata condotta in procedura di amministrazione straordinaria sottoposta alla vigilanza del MISE. Le successive convenzioni, ai sensi dell'art. 1, comma 5, lett. f) della legge n. 163 del 2010, sono state sottoscritte dal MIT. I corrispettivi di sovvenzione, in entrambi i casi sono corrisposti, sempre nei limiti dell'importo previsto dalla legge, direttamente alle società che esercitano il servizio, risultate aggiudicatrici della gara per il trasferimento del compendio a suo tempo gestito da Tirrenia in amministrazione straordinaria e Siremar anch'essa in amministrazione straordinaria. Si specifica, altresì, che l'originaria aggiudicazione del compendio ex Siremar a Compagnia delle Isole è stata successivamente annullata in sede giurisdizionale e pertanto, ad aprile 2016, è stata sottoscritta una nuova convenzione con la nuova aggiudicataria Società di Navigazione Siciliana.

3.1.3. Programma “Autotrasporto e intermodalità

Nella missione 13 rientrano anche le risorse, pari a circa 267,9 milioni in termini di stanziamenti definitivi di competenza, dedicate all'autotrasporto e intermodalità, che si compendiano in uno specifico programma di spesa; i relativi impegni di competenza risultano pari a poco meno di 232 milioni, da connettersi alle attribuzioni del Ministero nel settore dell'autotrasporto sia con riguardo alla regolazione del trasporto su strada di merci e persone sia alla disciplina che regola l'accesso alla professione di autotrasportatore.

TAVOLA 9

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA “AUTOTRASPORTO E INTERMODALITÀ”

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	4,79	4,73	4,59	4,72	4,57	4,80	0,02	0,02	0,00	0,00	0,20	-0,09
<i>di cui : imposte pagate sulla produzione</i>	0,29	0,29	0,27	0,28	0,27	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01
Consumi intermedi	7,88	6,05	6,46	5,30	4,83	2,76	1,62	2,55	0,00	0,00	1,42	0,74
Trasferimenti di parte corrente	162,94	175,21	162,69	175,05	134,91	170,96	27,79	4,09	0,00	0,00	0,24	0,16
Altre uscite correnti	0,02	0,15	0,00	0,08	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,07
<i>di cui: interessi passivi</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Spese correnti	175,64	186,14	173,74	185,15	144,31	178,59	29,44	6,66	0,00	0,00	1,89	0,90
Investimenti fissi lordi	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Trasferimenti di parte capitale	77,18	81,75	61,10	46,41	21,15	9,79	56,02	71,97	16,07	35,35	0,00	0,00
Spese in conto capitale	77,19	81,77	61,11	46,41	21,16	9,79	56,03	71,98	16,08	35,35	0,00	0,00
SPESE FINALI	252,82	267,91	234,85	231,56	165,47	188,38	85,47	78,64	16,08	35,35	1,89	0,90

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

In relazione alla rilevanza delle risorse stanziare si segnala il capitolo di spesa 1330 “Somme assegnate al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori”, che fa registrare nel triennio 2014-2016 impegni pari ad euro 182 milioni nel 2014, 135 milioni nel 2015 e 193 nel 2016, finalizzato a realizzare la c.d. “riduzione compensata dei pedaggi autostradali”, incentivando l'utilizzazione della rete autostradale da parte dei mezzi pesanti e l'utilizzo di veicoli di classe ecologica meno inquinante.

Con riferimento all'attività di monitoraggio degli interventi e dei risultati di diversione modale conseguiti, si segnala che la competente Direzione generale per il trasporto stradale ha stipulato con Telepass S.p.A./Autostrade per l'Italia S.p.A., unico gestore nell'anno di riferimento del servizio di telepedaggio, una convenzione per il servizio di elaborazione dei dati relativi ai fatturati per transiti autostradali effettuati nel 2015 dalle imprese di autotrasporto italiane e comunitarie. Anche l'Albo degli autotrasportatori, ai fini di una maggiore trasparenza dei processi e di standardizzazione delle procedure, ha avviato, a partire dall'anno 2016, l'informatizzazione delle procedure connesse al pagamento dei pedaggi, per conseguire una maggiore affidabilità dei dati e, nello stesso tempo, uno snellimento delle procedure e una velocizzazione dei tempi di erogazione dei contributi.

3.1.4. Programma “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”

Il programma di spesa “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” è relativo alla predisposizione e gestione del Contratto di Programma-parte investimenti, con il

gestore della Rete Ferroviaria Nazionale (RFI), e alla vigilanza sulla sua attuazione²⁸. Gli obiettivi principali sono costituiti dalla promozione dello sviluppo del sistema ferroviario dando impulso alle attività di indirizzo, vigilanza, monitoraggio e controllo su RFI. L'attività è svolta facendo riferimento al Contratto di Programma-parte investimenti, quale strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura. L'aggiornamento 2015 al Contratto di Programma-parte investimenti ha completato l'iter approvativo con il decreto interministeriale MIT/MEF n. 299 del 9 settembre 2016²⁹.

TAVOLA 10

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA "SISTEMI FERROVIARI, SVILUPPO E SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO"

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamiento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	4,45	3,42	4,38	3,40	4,36	4,47	0,02	0,02	0,00	0,00	0,07	-1,06
di cui: imposte pagate sulla produzione	0,27	0,21	0,26	0,21	0,26	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	-0,06
Consumi intermedi	1,29	1,17	0,99	1,13	0,57	0,75	0,42	0,38	0,00	0,00	0,30	0,04
Trasferimenti di parte corrente	10,31	107,28	10,16	107,10	10,16	107,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,18
di cui: alle Amministrazioni pubbliche	9,87	6,84	9,87	6,84	9,87	6,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Altre uscite correnti	0,01	0,11	0,00	0,08	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04
di cui: interessi passivi	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Spese correnti	16,06	111,99	15,54	111,71	15,10	112,39	0,44	0,40	0,00	0,00	0,53	-0,81
Investimenti fissi lordi	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Trasferimenti di parte capitale	790,84	602,28	244,01	390,07	16,50	45,69	774,34	556,59	546,83	212,21	0,00	0,00
Spese in conto capitale	790,85	602,29	244,01	390,07	16,50	45,69	774,35	556,60	546,84	212,22	0,00	0,00
SPESE FINALI	806,91	714,27	259,55	501,78	31,60	158,08	774,79	557,00	546,84	212,22	0,53	-0,81

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Come si evince dalla tavola sopra riportata le risorse complessivamente stanziate nel 2016 sono state pari a poco più di 714 milioni, principalmente incentrate sulla spesa di parte capitale (più dell'84 per cento) per le assegnazioni di bilancio destinate agli investimenti infrastrutturali, da realizzarsi da parte del gestore della rete ferroviaria ed inseriti nel Contratto di Programma-parte investimenti. Gli impegni di competenza ammontano a 502 milioni, di cui 158 risultano pagati. Il programma incide sulle risorse complessivamente stanziate sulla competenza della missione 13 (all'interno della quale sono allocate, come detto, le risorse del TPL) per circa il 9 per cento, dato che tuttavia non dà conto dell'importanza strategica di questa spesa, che attiene ad opere che si inseriscono nella logica della interconnessione modale e territoriale del Paese.

Tra gli interventi infrastrutturali più importanti, il cui peso finanziario è fatto gravare su capitoli di bilancio rientranti nell'ambito di questo programma, si rinviene quello relativo alla

²⁸ In connessione a tale programma di spesa la Direttiva 2016 ha individuato, nell'ambito dell'obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto" due specifici obiettivi operativi che attengono proprio alle funzioni di monitoraggio, vigilanza e impulso alle opere affidate a RFI, quale gestore della rete ferroviaria nazionale.

²⁹ Successivamente all'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma è stata emanata la legge di stabilità 2016 che ha stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI. Ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente Contratto 2012-2016 e al fine di tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto si è reso necessario un nuovo atto di aggiornamento. L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma-parte investimenti 2012-2016 è stato esaminato favorevolmente dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 ed approvato con la legge n. 225 del 1° dicembre 2016, di conversione del c.d. "decreto fiscale".

linea Av/Ac Milano-Genova - Terzo valico dei Giovi, per il quale sono state previste, quali somme da assegnare a RFI, risorse, nel 2016, per circa 138 milioni in termini di stanziamenti definitivi di competenza (gli impegni di competenza sono stati pari a circa 22 milioni e i pagamenti di competenza circa 28 milioni)³⁰. Inoltre, è da rinvenirsi all'interno di tale programma di spesa la disponibilità di bilancio per le somme da assegnare a RFI S.p.A. per interventi di miglioramento della rete ferroviaria, le cui risultanze contabili attengono soprattutto alla gestione dei residui (capitolo 7540)³¹. Importanti risorse, infine, attengono alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione³². Infatti, nel 2016, a valere sul capitolo 7532 dello stato di previsione del MIT, si è provveduto ad impegnare, a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A., circa 243 milioni in conto residui 2015 e circa 120 milioni in conto competenza 2016, in attuazione del comma 678 dell'art. 1 della legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), che ha disposto che "le risorse già destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono direttamente trasferite alla società Ferrovie dello Stato S.p.A."

Rientra nella competenza del MIT anche l'attività di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, che nel 2016 è stata attuata, sulla base del criterio dell'importo dei lavori e della produzione 2016, attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di 11 opere realizzate. Al riguardo si evidenzia che il bilancio annuale complessivo dell'insieme degli 11 interventi si è chiuso, al 30 novembre 2016, con un valore di produzione di più 241,3 milioni rispetto ai valori-obiettivo³³.

3.2. Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"

Per la missione n. 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" sono previsti 5,2 miliardi (4,4 miliardi nel 2015) in termini di stanziamenti definiti di competenza³⁴, che incidono per circa il 36 per cento (31 per cento nel 2015) sulle risorse complessive del Ministero. Rilevanti le risorse che costituiscono residui passivi di competenza, pari a 3,3 miliardi (nel 2015 oltre 2,3 miliardi).

³⁰ Si richiama al riguardo l'autorizzazione CIPE del IV lotto costruttivo e l'assegnazione del finanziamento avvenuta con delibera 10 agosto 2016.

³¹ Infatti con il decreto-legge n. 69 del 2013, art. 18 comma 1, sono stati previsti fondi destinati al cofinanziamento di interventi tra cui quelli di rinnovo e *upgrading* del sistema di telecomando della linea Firenze Roma e di potenziamento tecnologico sul nodo di Roma. Il comma 2 aveva, inoltre, stabilito di individuare specifici interventi riguardanti il completamento delle infrastrutture di rilevanza strategica nazionale in corso di realizzazione, il potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari compresi nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443. Con il decreto interministeriale MIT/MEF n. 268 del 17 luglio 2013, emanato in attuazione del suddetto comma 2, sono stati individuati, tra gli altri, i diversi interventi di RFI rientranti nel "Programma degli interventi per il miglioramento della rete" (costo 361 milioni) e le modalità di erogazione, monitoraggio e revoca dei contributi nel periodo 2013-2016. Tali somme sono state incrementate di 200 milioni dalla legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013-Tabella E) per ulteriori interventi di rapida cantierabilità. A legislazione vigente, il capitolo 7540 contiene risorse per circa 509 milioni.

³² A seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 (ratificato dal Parlamento italiano con legge del 23 aprile 2014 n. 71 e dal Parlamento francese con legge del 4 settembre 2014, n. 2014-1002), a febbraio 2015 si è istituita la società TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S.) nella veste di promotore pubblico, società partecipata direttamente da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. TELT è unico responsabile della conclusione e del monitoraggio della esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera ed è competente ad effettuare qualsiasi operazione in grado di facilitare o completare la realizzazione delle missioni sopra elencate, ivi comprese tutte le attività, gli studi e le indagini geognostiche attualmente in corso.

³³ Solo per tre interventi l'importo della produzione a consuntivo del secondo semestre 2016 è risultato inferiore agli obiettivi prefissati: raddoppio Bari-Taranto; interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria; linea Av/Ac Milano-Verona per la tratta Treviglio-Brescia.

³⁴ La missione è condivisa con il MEF con stanziamenti pari a 509 milioni.

3.2.1. Programma “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità”

Il programma 10 “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” rappresenta l’ambito di spesa più rilevante della missione, in considerazione delle consistenti risorse in esso allocate. L’ammontare degli stanziamenti definitivi di competenza, pari a 2,5 miliardi costituisce il 47,7 per cento delle risorse previste per l’intera missione. Il quadro contabile e finanziario evidenzia come esso sia basato principalmente su risorse di parte capitale che rappresentano il 94 per cento delle risorse complessive in termini di stanziamenti definitivi di competenza dell’intero programma. La forte riduzione che si riscontra rispetto al dato rendicontato nel 2015 (in termini di stanziamenti definitivi di competenza si passa da circa 3 miliardi e 351 milioni a circa 2 miliardi e 500 milioni) è ascrivibile all’istituzione del Fondo unico ANAS che ha drenato risorse in precedenza allocate su capitoli di questo programma successivamente confluite nel programma 11 (nel quale è istituito, per coerenza funzionale, il fondo medesimo) relativo ai sistemi stradali autostradali ferroviari ed intermodali. La gestione contabile e finanziaria, sebbene gli impegni di competenza risultino in linea con quanto definitivamente stanziato in corso di esercizio (l’indicatore della capacità di impegno è circa al 93 per cento) evidenzia come il programma sia contraddistinto dal formarsi di un cospicuo ammontare di residui passivi, che, quantunque in diminuzione rispetto all’esercizio 2015, trovano ragione nell’usuale disallineamento temporale tra procedure contabili di spesa e di rendicontazione degli stati di avanzamento lavori relativo alle opere pubbliche.

Le attività relative al programma 10 sono realizzate mediante trasferimenti ad enti attuatori (i trasferimenti di parte capitale, infatti, rappresentano la voce più rilevante) come è avvenuto per gli interventi per Roma Capitale, per il Giubileo 2000, per Expo Milano 2015, per l’Abruzzo, per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, per i nuovi edifici pubblici, e per dare attuazione alle Intese istituzionali di programma; mentre quelle relative a edilizia di servizio e interventi per dissesto, edilizia giudiziaria, ricostruzione zone terremotate, calamità, patrimonio culturale non statale e statale, nonché adeguamento infrastrutturale per le Capitanerie di Porto sono realizzate mediante assegnazioni di fondi ai Provveditorati Interregionali per le opere pubbliche, quali strutture periferiche del Ministero.

TAVOLA 11

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA “OPERE STRATEGICHE, EDILIZIA STATALE ED INTERVENTI SPECIALI E PER PUBBLICHE CALAMITÀ”

Classificazione economica	Stanziamento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	73,44	61,54	73,36	61,47	77,89	77,53	0,48	0,55	0,00	0,00	-4,92	-16,53
di cui : imposte pagate sulla produzione	4,50	3,67	4,50	3,67	4,57	4,58	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,07	-0,91
Consumi intermedi	13,02	11,80	4,75	10,73	2,16	5,29	2,59	5,44	0,00	0,00	8,27	1,07
Trasferimenti di parte corrente	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00
Altre uscite correnti	1,17	65,25	1,16	64,94	1,01	64,94	0,15	0,00	0,00	0,00	0,01	0,31
di cui: interessi passivi	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Spese correnti	92,63	138,59	79,26	137,14	81,06	147,76	3,22	5,99	0,00	0,00	8,35	-15,16
Investimenti fissi lordi	814,86	280,97	516,18	182,48	272,64	154,30	539,07	125,80	295,53	97,62	3,14	0,87
Trasferimenti di parte capitale	2.443,79	2.079,66	2.377,84	2.004,71	1.234,48	799,66	1.187,16	1.215,49	43,56	10,25	22,15	64,50
Spese in conto capitale	3.258,64	2.360,63	2.894,02	2.187,19	1.507,12	953,96	1.726,23	1.341,29	339,09	107,87	25,30	65,37
SPESE FINALI	3.351,27	2.499,22	2.973,29	2.324,33	1.588,18	1.101,72	1.729,44	1.347,28	339,09	107,88	33,65	50,21

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Tra i capitoli di spesa iscritti nel programma 10 rileva il capitolo 7060, che finanzia le opere di cui alla legge n. 443 del 2001 (c.d. legge-obiettivo)³⁵ e su cui grava più della metà delle risorse stanziare in corso d'esercizio sul programma. La scelta di superare la c. d. "legge-obiettivo" - mediante l'adozione del "nuovo Codice dei contratti pubblici" - ha fatto sì che si venisse a creare un'inevitabile fase di transizione per quegli interventi il cui *iter* realizzativo si pone a cavallo tra le due norme di riferimento.

Come risulta dalla tavola sottostante, sul predetto capitolo, nella ripartizione per piani gestionali, in coerenza con la distinzione tra Fondo opere e Fondo progetti³⁶ di cui al d.lgs. n. 229 del 2011, gli impegni di competenza sono pari a 1,4 miliardi, i pagamenti a 419,7 milioni ed i residui di competenza a 940,4 milioni. I pagamenti di competenza afferiscono a varie opere infrastrutturali, quali il sistema MO.SE., il sistema pedemontano lombardo, le tangenziali di Como e Varese, la metropolitana di Napoli e quella di Brescia, alcuni interventi di ex Autorità portuali (oggi Autorità di sistema portuali), alcuni interventi nel settore stradale di competenza di ANAS.

TAVOLA 12

FONDO DA RIPARTIRE PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE STRATEGICHE DI
PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE NONCHÉ
PER OPERE DI CAPTAZIONE ED ADDUZIONE DI RISORSE IDRICHE
CAPITOLO 7060 - (PROGRAMMA 14.10)

Dati finanziari	<i>(in migliaia)</i>			
	Fondo opere	Fondo progetti	Reiscrizioni	Totale
Stanziamenti iniziali di competenza	5.931,72	1.394.481,65	0,00	1.400.413,36
Stanziamenti definitivi di competenza	5.931,72	1.304.941,55	49.235,48	1.360.108,75
Impegni di competenza	4.086,69	1.304.938,08	49.235,48	1.358.260,24
Pagamenti di competenza	481,35	369.976,15	49.235,48	419.692,98
Residui di nuova formazione	5.450,37	934.961,93	0,00	940.412,30

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Come già chiarito nella precedente relazione sull'esercizio 2015, all'esigenza di rivedere l'impianto normativo posto a base della pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti di particolare rilevanza per lo sviluppo del Paese si è risposto con l'abrogazione della legge-obiettivo e l'emanazione del nuovo Codice dei contratti pubblici, che ha dato attuazione alla nuova disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici e concessioni recata dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il superamento della legge-obiettivo ha ricondotto la disciplina delle infrastrutture prioritarie alla legislazione ordinaria, e nello specifico agli artt. 200-203 del nuovo Codice, che, insieme all'Allegato infrastrutture del DEF 2017, hanno delineato un nuovo approccio alla realizzazione delle opere.

In particolare, il nuovo Allegato Infrastrutture al DEF 2017 mantiene il carattere programmatico³⁷, ma anticipa "l'individuazione dei bisogni infrastrutturali al 2030", delineando una modalità di selezione degli investimenti connessa ad una strategia di politica dei trasporti, con un programma di 119 interventi, di cui 73 programmi prioritari e 46 interventi prioritari che investono i settori di ferrovie, strade, autostrade, porti, interporti, aeroporti, città metropolitane e ciclovie, che dovranno essere ricompresi nel primo DPP. Le fonti di sostenibilità finanziaria dell'impianto programmatico indicate nel DEF 2017 (completamento degli interventi c.d. "invarianti"), quantificate in ulteriori 35 miliardi di euro rispetto alla quota già finanziata, sono

³⁵ Un'analisi dettagliata della situazione contabile del capitolo 7060 è contenuta nel Rapporto di monitoraggio semestrale della Corte dei conti - Sezione centrale di controllo successivo -, che contiene il quadro dello stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale.

³⁶ Il capitolo è ripartito, infatti, in Fondo opere e Fondo progetti, come previsto dall'art. 10 del d.lgs. n. 229 del 2011.

³⁷ Già presenti nell'allegato al DEF 2016 "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", che individuava le linee guida della programmazione: infrastrutture utili, snelle e condivise; integrazione modale e intermodalità; valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente; sviluppo urbano sostenibile. Gli obiettivi delle linee guida sono rappresentate dalla accessibilità ai territori dell'Europa e all'area del Mediterraneo, qualità della vita e competitività delle aree urbane, mobilità sostenibile e sicura, sostegno alle politiche industriali di filiera.

indicate nelle disponibilità derivanti dall'attività di revisione di spesa³⁸ o revisione progettuale svolta dalla nuova STM, dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020³⁹, dal Fondo Infrastrutture, previsto dall'art. 202 del codice dei contratti pubblici⁴⁰, e dal Fondo Investimenti⁴¹, previsto dall'art. 1, comma 140, legge n. 232 del 2016, da risorse private (per concessioni autostradali e aeroportuali), da fondi regionali e locali di cofinanziamento, anche a valere sui fondi europei. Il documento non quantifica il fabbisogno finanziario e temporale per la realizzazione di ciascuna opera, rinviando tale definizione alla redazione del DPP.

Nel programma di spesa in esame sono incluse le spese di funzionamento della nuova Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza (STM), istituita per separare i compiti di indirizzo strategico attribuiti alla nuova struttura da quelli di gestione precedentemente attribuiti alla precedente struttura e ora ricondotti in capo ai Dipartimenti del Ministero⁴². Prevista dal d.m. n. 194 del 2015 per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture, con il d.lgs. n. 50 del 2016 sono state attribuite anche le funzioni rientranti nelle attribuzioni del nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, che fornisce supporto tecnico nella fasi di programmazione, valutazione, attuazione e verifica di piani programmi e politiche di intervento. In considerazione di ciò, l'organico è stato rimodulato, prevedendo un numero massimo di 83 unità, di cui, al dicembre 2016, ne risultano in servizio 39⁴³.

Le spese per la STM gravano sul capitolo 1080⁴⁴, con stanziamento definitivo pari a 5,44 milioni e impegni per 5,39. Tra i costi di funzionamento sostenuti nel 2016 rientrano quelli derivanti dalla stipula di due specifiche convenzioni⁴⁵, l'una con il Formez della durata di 18 mesi e per il complessivo valore di 1,4 milioni, l'altra, con Invitalia della durata di 24 mesi per il complessivo valore di 1,5 milioni.

³⁸ Con riferimento alla disciplina previgente, applicabile alle opere in corso alla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 50 del 2016, si segnala che la Sezione centrale controllo preventivo di legittimità, con le deliberazioni nn. 3 del 2016, 4 del 2016 e 5 del 2016, ha avuto modo di precisare che l'utilizzo delle risorse del Fondo revoche, istituito dall'art. 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, è ammesso solo per gli interventi, "immediatamente cantierabili", ai sensi dell'art. 13, comma 4, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145. Con le medesime deliberazioni è stato, poi, precisato che per i progetti relativi ad opere finanziate per almeno il 50 per cento a carico dello Stato, di ammontare superiore a 25 milioni, è obbligatorio il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici (art. 127 del d.lgs. n. 163 del 2006). Sempre in tema di opere strategiche si menziona la deliberazione n. 14 del 2016 con la quale è stato affermato che non costituisce opera strategica di preminente interesse nazionale l'acquisto di materiale rotabile se non funzionalmente collegato alla nuova infrastruttura.

³⁹ Il FSC garantisce copertura finanziaria al Piano Operativo del MIT. Tale Piano alloca nel suo complesso 11,5 miliardi di risorse del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 attraverso azioni ed interventi riferibili essenzialmente all'Obiettivo Tematico n. 7 dell'Accordo di partenariato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

⁴⁰ Ad oggi privo di fondi, ma finanziabile con le risorse previste dal comma 3 del medesimo articolo 202.

⁴¹ Caratterizzato da un orizzonte programmatico molto lungo (2032, coerente con l'orizzonte temporale preso in considerazione nel DEF 2017) che prevede una concentrazione dei finanziamenti nella prima fase programmatica, destinati ad infrastrutture e ad interventi che discendono da tali obiettivi e strategie.

⁴² Per una analisi più approfondita sulla fase di transizione tra la Struttura Tecnica di Missione precedente e quella istituita nel 2015 si veda il capitolo sul MIT, Relazione sul rendiconto generale dello Stato – esercizio 2015. Le difficoltà connesse alla fase di transizione tra la vecchia e la nuova STM emergono dalla relazione della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato avente ad oggetto "La ridefinizione dei rapporti contrattuali della società Stretto di Messina", approvata con la deliberazione n. 17/2016/G. In particolare nell'adunanza del 24 novembre 2016, il Ministero delle infrastrutture ha chiarito che le difficoltà descritte derivano dall'assenza di passaggio di consegne con la soppressa struttura, cosa che ha determinato un vulnus al principio della continuità amministrativa.

⁴³ L'organico è così composto: 1 coordinatore (in servizio), 14 esperti di alta consulenza (8 in servizio), 4 dirigenti (3 in servizio), 16 dipendenti (12 in servizio), 20 esperti a tempo determinato (15 in servizio), 25 progettisti (nessuno in servizio), 3 esperti in comunicazione (nessuno in servizio).

⁴⁴ Alimentato con le riassegnazioni degli introiti derivanti dalle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione.

⁴⁵ L'Amministrazione ha comunicato che tali consulenze specialiste esterne al perimetro dell'Amministrazione, sono necessarie "soprattutto per quanto riguarda le previsioni di domanda e per le indagini puntuali laddove, non sono risultati sufficienti i dati a disposizione delle società vigilate (ANAS, RFI), e gli strumenti e i sistemi di simulazione modellistica a disposizione del MIT non sono risultati consoni".

TAVOLA 13

CAPITOLO 1080 - SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE NONCHÉ PER LE ATTIVITÀ DI ISTRUTTORIA E MONITORAGGIO RELATIVE ALLA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE E DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI STRATEGICI E DI INTERESSE NAZIONALE

	(in migliaia)
Previsioni iniziali di competenza	3.300,00
Previsioni definitive di competenza	5.444,00
Impegni di competenza	5.390,71
Pagamenti di competenza	1.638,86
Residui di competenza	3.750,85

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Deve rilevarsi come la STM abbia assunto un ruolo centrale e strategico per i connessi profili di coordinamento delle attività in tema di infrastrutture, anche superiore a quello previsto dal Legislatore, se si considera che l'art. 214 del d.lgs. n. 50 del 2016 dispone che il MIT, "può avvalersi" (e non "si avvale") della STM per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture.

Tra i compiti della STM, oltre alla predisposizione del DPP e DPGL, ad oggi non ancora ultimati, rientra anche l'attività della c.d. "project review", prevista dall'art. 202 del nuovo Codice dei contratti pubblici, finalizzata alla revisione di progetti infrastrutturali eccessivamente costosi, sovradimensionati e non ancora realizzati⁴⁶, con l'obiettivo di ridefinirne le fasi realizzative e le caratteristiche funzionali⁴⁷, revocarne gli eventuali finanziamenti, i cui stanziamenti siano già iscritti nello stato di previsione del Ministero, riallocando le risorse recuperate nel nuovo Fondo per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie, (che non risulta finanziato) previsto dall'art. 202, comma 1, lettera b). L'Allegato al DEF 2017 ha, inoltre, previsto una serie di revisioni progettuali (31, di cui 12 relative a ferrovie, 7 a strade, 4 a sistemi di trasporto rapido di massa, 5 ad aeroporti e 3 a porti ed interporti) per interventi programmati sino al 2030. Incerti⁴⁸ o almeno non conosciuti al momento rimangono, tuttavia, gli effetti finanziari connessi alla *project review*, in termini di revoca dei finanziamenti relativi ai progetti revisionati, la cui realizzazione, peraltro, è condizionata all'esito dell'eventuale contenzioso che potrebbe instaurarsi.

Con riferimento alle ipotesi in cui la revisione dei parametri e piani di previsione inseriti nello scenario progettuale comporti la modifica dei piani economici finanziari dei soggetti proponenti, la STM ha chiarito che le motivazioni dell'attività in essere non sono ascrivibili a

⁴⁶ Le disposizioni transitorie del codice (art. 216, comma 23) affermano che "i progetti preliminari relativi alla realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, non ancora approvati, possono essere oggetto di valutazione di fattibilità economico-finanziaria; la mancata approvazione può determinare la revoca delle procedure avviate".

⁴⁷ Tale attività si estrinseca in un'analisi valutativa dell'aspetto tecnico funzionale del progetto (anche in corso di realizzazione) volto ad aumentarne i benefici e gli impatti, a parità di costi di investimento, e/o ridurme i costi, a parità di impatti attesi, con conseguente ripensamento in ordine alla stessa prosecuzione di taluni interventi infrastrutturali (ad esempio la superstrada pedemontana Veneta; la pedemontana Lombarda; il corridoio autostradale E45-E55 Orte-Mestre), oppure può essere relativa alla fattibilità economico finanziaria complessiva di un progetto (non ancora avviato) e/o alla convenienza economica ed alla sostenibilità finanziaria del PEF, al fine di revocarne il finanziamento (o la dichiarazione di pubblica utilità).

⁴⁸ La STM ha comunicato che i tempi medi di esame dei singoli progetti sono variabili "in quanto ogni *project review* presenta caratteristiche e peculiarità specifiche; per fare alcuni esempi, per alcuni progetti di revisione complessi, come quello della Orte-Mestre, sono stati necessari 5 mesi; mentre altre tipologie di revisione, hanno comportato tempi minori (1-2 mesi di lavoro)".

responsabilità individuali, ma a cause di natura macroeconomica⁴⁹, o di natura pianificatoria⁵⁰, o di natura tecnica⁵¹, ovvero relative ad una più generale necessità di rivedere la spesa pubblica⁵².

Nel prendere atto di quanto comunicato dalla Struttura Tecnica di Missione, si osserva che l'esigenza di introdurre tale attività di revisione discende da una patologica durata dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche⁵³.

3.2.2. Programma “Sistemi stradali autostradali ferroviari ed intermodali”

Il programma è relativo agli interventi sulle infrastrutture di rete, la cui realizzazione è rimessa, in forza di atti concessori e di strumenti giuridici di programmazione, ai gestori quali ANAS per quanto riguarda la rete stradale, a RFI per quanto riguarda la rete ferroviaria ed ai singoli concessionari autostradali per quanto riguarda la rete autostradale. Gli stanziamenti definitivi di competenza ammontano a poco meno di 2,7 miliardi, di cui risultano impegnati circa 1,5 miliardi e pagati 718 milioni. I residui di nuova formazione son risultati pari a circa 1,9 miliardi.

Il programma risulta caratterizzato dalla gestione contabile relativa al Fondo unico ANAS (cap. 7002), nel quale confluiscono tutte le risorse prima allocate su diversi capitoli di bilancio del Ministero e di altri stati di previsione⁵⁴.

⁴⁹ Molti progetti, risalenti agli anni precedenti la crisi economica che si è verificata a partire dal 2008, si basano su previsioni di domanda di traffico con *trend* significativamente crescenti, poi smentite dall'effettivo calo degli spostamenti registrato a livello nazionale; i traffici tendenziali vanno quindi necessariamente rivisti, con un ridimensionamento importante dei dati di domanda.

⁵⁰ A partire dal 2001, la legge-obiettivo (legge n. 443 del 2001) ha favorito una selezione dei progetti in assenza di una visione unitaria del sistema dei trasporti nazionale, che ha comportato la produzione di progetti sovrabbondanti, non integrati, spesso non condivisi con il territorio e senza ottimizzazione dei costi. Il nuovo corso delle politiche di mobilità ha determinato l'esigenza di rivedere i progetti infrastrutturali in ottica di maggiore utilità, snellezza, condivisione con il territorio e nell'ambito di una visione unitaria dei fabbisogni per modalità di trasporto, con orizzonte al 2030.

⁵¹ Molti progetti sono stati redatti all'inizio degli anni 2000, se non anche prima. In alcuni casi sono intervenute modifiche al quadro legislativo che ha comportato che molti progetti non risultino più conformi alla normativa tecnica (è il caso, ad esempio, delle gallerie stradali) ed è quindi necessario un aggiornamento.

⁵² La crisi economica e la generale riduzione di risorse disponibili ha determinato la necessità di riduzione della spesa pubblica (*spending review*), in particolare, anche per le infrastrutture di trasporto.

⁵³ Sul punto si vedano le relazioni della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato: la deliberazione 4/2017/G “Lo stato di realizzazione dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane”, che evidenzia come le complesse procedure di approvazione dei progetti, le intervenute rimodulazioni e differimenti nei finanziamenti, l'elevato numero di varianti, oltre alla compartecipazione di più livelli di governo determinano lunghi tempi di realizzazione delle opere ed aumento dei costi; la deliberazione n. 13/2016/G “Lo stato di realizzazione della superstrada a pedaggio pedemontana Veneta”, che evidenzia egualmente l'estrema lentezza dell'iter di realizzazione dell'opera, oltre a varie altre criticità (costi della struttura commissariale che si sommano a quelli per gli organi ordinariamente deputati; carenze progettuali; clausole contrattuali particolarmente favorevoli al concessionario; traslazione del rischio di mercato sul concedente in contraddizione alla ratio del ricorso alla finanza di progetto).

⁵⁴ La legge 28 dicembre 2015, n. 208, (legge di stabilità 2016), all'articolo 1, commi da 868 a 874, ha introdotto importanti modifiche sulla disciplina dei finanziamenti concessi ad ANAS e in modo particolare sulla gestione dei Contratti di Programma sottoscritti con la medesima società. Dette norme si propongono principalmente due obiettivi: da un lato, convogliare (a decorrere dal 1° gennaio 2016) tutte le risorse del bilancio dello Stato destinate ad ANAS in un apposito Fondo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (commi 868-869); dall'altro lato, disciplinare, in una norma di rango primario, l'attuale regolazione del Contratto di Programma tra ANAS e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

TAVOLA 14

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA "SISTEMI STRADALI AUTOSTRADALI FERROVIARI ED INTERMODALI"

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamiento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	9,33	16,66	8,97	15,96	10,64	15,87	0,07	0,08	0,00	0,00	-1,39	0,70
di cui: imposte pagate sulla produzione	0,81	1,00	0,64	0,97	0,64	0,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,03
Consumi intermedi	9,27	3,63	6,41	7,92	3,23	4,10	3,17	3,88	0,00	0,06	2,86	0,65
Altre uscite correnti	0,28	0,03	0,28	0,01	0,12	0,01	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
di cui: interessi passivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Spese correnti	18,88	25,32	15,67	23,89	14,01	19,98	3,40	3,97	0,00	0,06	1,47	1,37
Investimenti fissi lordi	1,87	0,58	1,01	0,18	0,71	0,14	1,16	0,44	0,86	0,40	0,00	0,00
Trasferimenti di parte capitale	941,82	2.636,89	774,88	1.493,12	412,54	698,05	518,95	1.938,83	156,60	1.143,76	10,34	0,01
Spese in conto capitale	943,69	2.637,47	775,89	1.493,29	413,24	698,18	520,11	1.939,28	157,46	1.144,17	10,34	0,01
SPESE FINALI	962,57	2.662,79	791,56	1.517,18	427,25	718,17	523,51	1.943,24	157,46	1.144,23	11,81	1,38

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Più specificatamente con riguardo ai fondi ANAS, i commi 868-869 della legge di stabilità per il 2015 prevedono che le risorse del Fondo confluiscano sul conto di Tesoreria intestato alla medesima società e vengano utilizzate per il pagamento diretto delle obbligazioni relative ai quadri economici delle opere previste nella "parte investimenti" del Contratto di Programma 2015, i cui effetti andranno valutati in sede di relazione sul Rendiconto 2017. Tuttavia sin d'ora si rappresenta che la menzionata innovazione richiede una più incisiva attività di vigilanza da parte del Ministero.

Nell'ambito dell'attività di controllo esercitata su ANAS l'Amministrazione ha evidenziato la necessità di un percorso di miglioramento del processo di programmazione conformemente ai criteri di priorità delle opere indicati dalla competente Direzione generale, oltre all'adeguamento del processo di progettazione in coerenza con le disposizioni del nuovo Codice dei contratti pubblici. Bassa risulta la capacità d'impegno relativa alle opere di manutenzione straordinaria di cui al Contratto di Programma ANAS 2015, pari a circa il 50 per cento (234 milioni su un totale di 460 milioni stanziati) con una capacità di spesa, quindi, pari al 50 per cento⁵⁵.

3.3. Missione 19 "Casa e assetto urbanistico": Programma "Politiche abitative, urbane e territoriali"

La missione 19 è contraddistinta da un unico programma di spesa "Programma politiche abitative, urbane e territoriali", i cui stanziamenti sono destinati all'attuazione di piani e programmi a valenza pluriennale di intervento nel settore delle politiche abitative e urbane (Piano nazionale per le città, Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica, Piano nazionale di edilizia abitativa), oltre alla gestione del Fondo per gli inquilini morosi.

Le risorse stanziare nell'esercizio 2016, pari a circa 393 milioni, risultano quasi interamente impegnate, sia per la parte corrente sia per la parte in conto capitale. Per la parte corrente si sottolineano i risultati finanziari relativi alla gestione del Fondo per gli inquilini morosi (risultano impegnati e pagati gli importi definitivamente stanziati nel 2016, pari a circa 59 milioni), alla gestione dei contributi in conto interessi a istituti, a cooperative e Comuni (capitolo di spesa 1701); per la parte capitale le risultanze contabili relative al Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città (le somme stanziare di competenza risultano interamente impegnate per un

⁵⁵ Al fine di garantire ad ANAS una migliore capacità di programmazione nel Contratto di Programma 2016 – 2020 è stato introdotto il concetto di "manutenzione diffusa" nell'ambito delle categorie "pavimentazioni" e "barriere di sicurezza".

importo pari a circa 43 milioni), alle risorse per il programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni e degli Istituti Autonomi per le Case Popolari (le relative disponibilità di bilancio per il 2016, pari a circa 120 milioni, risultano interamente impegnate e pagate).

TAVOLA 15

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA - PROGRAMMA "POLITICHE ABITATIVE, URBANE E TERRITORIALI"

(in milioni)

Classificazione economica	Stanziamiento definitivo		Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione totale		di cui stanziamento		Economie/ Maggiori spese	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Spese per il personale	3,10	3,16	3,10	3,16	3,42	3,41	0,02	0,01	0,00	0,00	-0,33	-0,26
di cui: imposte pagate sulla produzione	0,19	0,19	0,18	0,19	0,18	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
Consumi intermedi	0,73	0,12	0,39	0,10	0,23	0,06	0,16	0,05	0,00	0,00	0,34	0,01
Trasferimenti di parte corrente	206,04	121,36	187,03	121,13	167,07	98,27	19,96	24,34	0,00	0,00	19,01	-1,26
di cui: alle Amministrazioni pubbliche	130,66	62,20	130,66	62,20	130,66	62,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Altre uscite correnti	0,02	0,08	0,02	0,08	0,02	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Spese correnti	209,88	124,72	190,53	124,47	170,73	101,81	20,14	24,41	0,00	0,00	19,01	-1,51
Investimenti fissi lordi	71,00	142,85	71,00	142,85	31,36	139,47	39,64	3,38	0,00	0,00	0,00	0,00
Trasferimenti di parte capitale	173,39	126,08	148,39	126,08	84,95	65,80	88,44	60,28	25,01	0,00	0,00	0,00
Spese in conto capitale	244,39	268,93	219,38	268,93	116,31	205,26	128,08	63,66	25,01	0,00	0,00	0,00
SPESE FINALI	454,28	393,64	409,92	393,40	287,04	307,08	148,22	88,07	25,01	0,00	19,01	-1,51

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Il Piano nazionale per le città è rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo attraverso la realizzazione di abitazioni di edilizia residenziale nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati. A decorrere dall'esercizio finanziario 2012 e fino al 31 dicembre 2017, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato istituito l'apposito "Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città", nel quale confluiscono le risorse, non utilizzate o provenienti da revoche relativamente ai programmi di cui al comma 5, art. 12, del citato decreto-legge n. 83 del 2012 e riassegnate sul capitolo 7365 dello stato di previsione di bilancio del Ministero (per un ammontare complessivo di 224 milioni). Nel corso dell'esercizio 2016, sul capitolo 7365 risultano stanziati⁵⁶ ed impegnate risorse per un ammontare di 43,3 milioni, pagate per un totale di 16,3 milioni, a favore delle città per anticipazioni lavori afferenti ad avvio opere e/o stati di avanzamento lavori.

Il Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica⁵⁷, relativo al quadriennio 2014-2017, è articolato in interventi finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento di non rilevante entità (di importo inferiore a 15.000 euro), da assegnare prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'art. 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9⁵⁸ (linea a) ed interventi di ripristino di alloggi di risulta e di manutenzione straordinaria

⁵⁶ Lo stanziamento iniziale, pari a 50 milioni, ha subito un taglio per un ammontare di circa 7 milioni.

⁵⁷ Ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 47 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80.

⁵⁸ Famiglie con provvedimento di sfratto esecutivo e reddito inferiore a 27.000 euro con presenza nel nucleo familiare di ultrasessantacinquenni, portatori di handicap o minori. Le risorse relative alla linea a) sono allocate sul capitolo 7443, con risorse complessivamente pari a 67,9 milioni per le annualità comprese dal 2014 al 2017, giacenti presso la Cassa depositi e prestiti (5 milioni per il 2014, 20 milioni per il 2015, 20 milioni per il 2016 e 22,9 milioni per l'anno 2017)

cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro (linea b). Alla linea a) sono destinati 67,9 milioni per il periodo 2014-2017; alla linea b) 400,4 milioni.

Al Ministero spetta anche la fase di controllo e monitoraggio sullo stato di avanzamento dei singoli programmi regionali di recupero⁵⁹. Il Ministero ha evidenziato ritardi nel completamento del programma⁶⁰, dovuti anche alla non efficiente capacità programmatica delle Regioni⁶¹, che hanno presentato richieste di rimodulazione degli interventi già formalmente ammessi a finanziamento.

L'Amministrazione ha comunicato che, al fine di minimizzare i rallentamenti nella realizzazione delle opere, le Regioni sono state invitate, a procedere comunque nella realizzazione degli interventi rimodulati nelle more dell'emanazione del decreto di approvazione delle specifiche rimodulazioni. Al riguardo si osserva che tale scelta potrebbe ingenerare un affidamento da parte delle Regioni in ordine alla positiva approvazione delle rimodulazioni proposte.

Il Piano Nazionale di edilizia abitativa, approvato con dPCM 16 luglio 2009, è rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo attraverso l'offerta di case di edilizia residenziale, da realizzare nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, destinate prioritariamente a prima casa per ipotesi definite dalla norma⁶². Il sistema individuato dal Piano si articola sostanzialmente in tre macro-aree che comprendono una o più linee di intervento⁶³, di cui la parte maggiormente rilevante, in termini finanziari, risulta costituita dai programmi coordinati di intervento ricompresi dalla lettera b) alla lettera e) dell'art. 1, comma 1, del richiamato dPCM, per la cui attuazione è prevista la sottoscrizione di appositi accordi di programma.

Dai dati relativi al loro monitoraggio, al 31 dicembre 2014, risultano ultimati n. 2.711 alloggi a fronte di n. 17.101 previsti; al 31 dicembre 2015 n. 3384 alloggi a fronte di n. 16.736 previsti, mentre per il 2016 il Ministero ha comunicato che le Regioni non hanno provveduto all'inoltro dei dati di monitoraggio.

Gli evidenti e rilevanti ritardi attuativi evidenziano oggettivi limiti di programmazione e realizzazione degli interventi del suddetto Piano Nazionale, in relazione al quale già nei precedenti esercizi la Corte aveva espresso perplessità ed auspicato un ripensamento circa l'articolazione delle modalità di intervento pubblico a favore di opere di rifunzionalizzazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica già esistente.

per cui occorre annualmente chiederne il versamento in conto entrate del bilancio dello Stato (cap. 3570, capo XV) ai fini della successiva iscrizione sul capitolo.

⁵⁹ Operato attraverso la verifica delle informazioni inserite su apposito applicativo informatico da parte dei soggetti designati dagli enti attuatori degli interventi, messo a disposizione dal Ministero utilizzando lo 0,05 per cento delle riforme destinate alla linea b).

⁶⁰ Il programma ha preso avvio solo nel 2015 con l'emanazione dei decreti 16 marzo 2015 e 12 ottobre 2015, con cui sono stati effettuati i riparti delle risorse disponibili, individuati i criteri di selezione e le procedure di attuazione del programma, nonché l'assegnazione delle risorse alle Regioni nei limiti delle assegnazioni.

⁶¹ Le Regioni interessate sono: Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia-Giulia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Lazio, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia.

⁶² Nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito; giovani coppie a basso reddito; anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate; soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio; altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo della legge 8 febbraio 2007, n. 9; immigrati regolari a basso reddito, residenti da almeno dieci anni nel territorio nazionale ovvero da almeno cinque anni nella medesima Regione.

⁶³ Edilizia residenziale pubblica (200 milioni); accordi di programma con le Regioni (377,8 più 112,2 milioni); sistema integrato dei fondi immobiliari (fino a 150 milioni).