

Scheda intervento Capitolo 1274

a) Titolo dell'intervento: Riduzione dei contributi alle imprese ferroviarie per incentivazione trasporto merci

b) Modalità di conseguimento del risparmio: (ii) de-finanziamento di interventi previsti da specifiche disposizioni normative, tenuto conto delle priorità dell'azione di Governo e dell'efficacia degli stessi interventi.

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

Il definanziamento riguarda contributi a favore delle imprese ferroviarie al fine di compensare queste ultime dei costi sostenuti per l'accesso all'infrastruttura incentivando tale modalità di trasporto in luogo di quella su strada. Si tratta in particolare di benefici per imprese che effettuano trasporto merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni del Mezzogiorno e, con alcune limitazioni, anche alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale. Il finanziamento non può superare, per il rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea e di quelli che derivano dall'applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007, i 100 milioni di euro. Tali risorse, ai sensi dell'art.11, comma 2 bis e comma 2 ter del decreto legge 185/2015, convertito dalla legge 22/2016, sono attribuite alle imprese ferroviarie a compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci ed ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario, per l'effettuazione di trasporto delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia, e, in forma residuale alle imprese ferroviarie che effettuano trasporti sulla intera rete nazionale. Il contributo è determinato in misura proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie nei limiti degli stanziamenti esistenti. Con successivi decreti ministeriali è stato determinato il riconoscimento alle imprese aventi diritto, nei limiti delle risorse disponibili, di un contributo pari ad € 1,30 treno*km elevato ad € 1,83 per i servizi che abbiano comportato il traghettamento dei treni, a titolo di compensazione dei costi supplementari sostenuti.

La riduzione delle risorse disponibili aveva comportato un minore trasferimento alle singole imprese sulla base dei treni*km rendicontati, in misura complessiva pari a € 5.000.000 annui; con Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136 all'art. 23 comma 3 bis, sono state incrementate di 5 milioni di euro per l'anno 2018 ripristinando l'originario ammontare annuo di 100.000.000 di euro. Pertanto, il riparto fra i beneficiari per l'anno 2018 terrà conto di tale incremento. Inoltre, con la legge 30 dicembre 2018 n° 145 l'articolo 1 comma 297 ha autorizzato la spesa di 5.000.000 di euro annui per gli anni 2019,2020 e 2021 ripristinando l'originario ammontare annuo di 100.000.000 di euro.

- previsione di spesa con contributo pari a € 1,30 treno*km elevato ad € 1,83 per i servizi con traghettamento

2018	2019	2020
100.000.000	100.000.000	100.000.000

d) Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:

Per l'anno 2015 hanno beneficiato del contributo 12 imprese ferroviarie che hanno consuntivato complessivamente 17.023.917,5 treni km

Per il 2016 hanno beneficiato del contributo 19 imprese ferroviarie che hanno consuntivato complessivamente 60.321.53 treni km.

Per l'anno 2017 hanno beneficiato del contributo 21 imprese, la rendicontazione è ancora in corso. Si segnala peraltro che per l'anno 2017 è già stato operata una riduzione per un importo di € 4.115.077 di competenza e cassa con Decreto del Ministro del Tesoro n.146189 in applicazione del Decreto Legge 50/2017.

Successivamente con il Decreto Legge n°148 del 16 ottobre 2017, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017 n°172, articolo 15, comma 1 sub septies è stata autorizzata la spesa di € 4.500.000 per l'anno 2017. Conseguenzialmente con D.D. 66 del 29 novembre 2018 si è provveduto ad integrare il pagamento ad RFI della predetta somma per l'incremento del contributo già riconosciuto alle imprese.

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1274 piano gestionale 1 "Somme da corrispondere alle imprese ferroviarie per incentivazione trasporto merci"

Nel triennio precedente non sono stati rilevati debiti fuori bilancio.

f) Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Le modalità per l'erogazione del contributo e gli obblighi per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie sono state determinate, per l'anno 2015 con decreto direttoriale n° 04 del 5.2.2016, per gli anni 2016 e 2017 con decreto direttoriale n° 61 del 29.12.2016 e n° 16 del 7 aprile 2017, per gli anni 2018 e 2019 con decreto direttoriale n° 62 del 29.11.2017.

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve fornire, entro il 1° marzo successivo all'anno cui si riferisce la richiesta di contributo le informazioni riguardanti:

- i treni*km effettuati da ogni impresa ferroviaria per il trasporto ferroviario delle merci, compresi i servizi transfrontalieri aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia, con evidenziazione separata dei treni*km dei servizi che includano il traghettamento ferroviario e con separata indicazione di quelli che abbiano comportato interruzione del trasporto purché operati in continuità di esercizio ed in composizione bloccata.
- I treni*km effettuati da ogni impresa ferroviaria per il trasporto ferroviario delle merci, sull'intero territorio nazionale, con esclusione di quelli rientranti nell'ambito del progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro 30 giorni dal ricevimento di tutta la documentazione sopra elencata determina con riferimento all'anno precedente, il contributo spettante a ciascuna impresa ferroviaria.

Tutte le imprese ferroviarie entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello al quale si riferisce il contributo dovranno far pervenire, ai fini del successivo monitoraggio, la documentazione dettagliata inerente:

- il riepilogo dei treni*km effettuati, articolato per singola relazione oggetto della misura;
- il riepilogo dei contributi ricevuti, ivi inclusi quelli concessi da altre Autorità

- nazionali e/o locali, nonché quelli ricevuti per altre misure incentivanti;
- una dichiarazione dalla quale si evinca il mancato superamento dei limiti stabiliti per la contribuzione;
- una relazione generale sugli effetti del contributo erogato in termini di volumi e trasporti effettuati nelle relazioni interessate dalla misura e delle ripercussioni sul prezzo operato ai propri clienti per effetto della norma nell'annualità di riferimento;
- una relazione contenente l'indicazione del costo totale del trasporto ferroviario merci registrato nel corso dell'annualità di riferimento.

Nei 24 mesi successivi alla erogazione dei contributi il Ministero effettua controlli, anche a campione, in ordine alla veridicità delle dichiarazioni rese e delle informazioni prodotte dalle imprese ferroviarie ai fini dell'assegnazione dei contributi.

Le risorse incrementate con Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136 all'art. 23 comma 3 bis, per euro 5 milioni per l'annualità 2018 saranno erogate solo dopo l'emanazione di apposito DMT di assegnazione sul pertinente capitolo di bilancio.

L'articolo 1 comma 297 della legge 30 dicembre 2018 n° 145 ha autorizzato la spesa di 5 milioni di euro per gli anni 2019, 2020 e 2021. Tali stanziamenti ripristinano il montante del contributo al valore originario di 100 milioni annui.

La norma in argomento prevede altresì che si procederà con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze a determinare le modalità di attribuzione della delle risorse di cui all'articolo 1 comma 294 della legge 190/2014.

Nel corso dell'anno 2019 si procederà a notificare alla Commissione Europea una nuova richiesta di autorizzazione alla erogazione del contributo.

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Sono state impegnate le somme per l'erogazione dell'incentivo a favore di RFI; entro il 28 febbraio le IF potranno presentare istanze per l'ammissione al contributo

h) Stato di avanzamento dell'intervento

A seguito del completamento delle attività di verifica da effettuarsi nei ventiquattro mesi successivi alla erogazione del contributo a seguito dei riscontri effettuati relativamente all'anno 2015, due delle imprese beneficiarie del contributo per l'anno in questione dovranno restituire parte della somma in quanto il trasporto effettuato con loco diesel non ha rispettato il criterio ancillare rispetto alla trazione elettrica. E' stata altresì predisposta la relazione finale per l'anno 2015 come previsto dalla Commissione Europea nella comunicazione di autorizzazione della misura.

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

non ci sono azioni correttive da porre in essere.

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Non sussistono debiti fuori bilancio né creditori non pagati

Scheda intervento Capitolo 1277

a) **Titolo dell'intervento:** Razionalizzazione delle spese per la stampa delle patenti di guida della Motorizzazione

b) **Modalità di conseguimento del risparmio:** (i) revisione di procedure amministrative o organizzative per il miglioramento dell'efficienza

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

Il servizio del centro elaborazioni dati della Motorizzazione è finanziato mediante i versamenti all'entrata sul capitolo 2459 articolo 01 relativo a "Proventi relativi ai corrispettivi per le informazioni ricevute dall'utenza del servizio di informatica del centro di elaborazione dati della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione" in base all'articolo 10 comma 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n.634.

Tali somme sono riassegnate al capitolo 1277 relativo a "Spese di funzionamento e di sviluppo del sistema informatico relativo all'archivio nazionale dei veicoli ed all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida" e stabilizzate per un importo annuo di euro 8.000.000.

Il risparmio deriva dalla realizzazione del servizio di stampa centralizzata sia per le patenti di guida emesse a seguito di nuova abilitazione che per quelle riemesse, nei casi previsti dalla normativa. Rispetto alla modalità precedente, che prevedeva la stampa presso i vari uffici periferici dell'Amministrazione, la centralizzazione apporta una minore spesa grazie alle economie di scala realizzate già negli scorsi anni e adesso portate a regime.

d) **Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:**

--

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1277 piano gestionale 1 "*Spese di funzionamento e di sviluppo del sistema informatico relativo all'archivio nazionale dei veicoli ed all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida*"

f) **Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:**

TOTALE ANNO 2018	
- Patenti nuova emissione	1006615
- Rinnovi	6500362
- Duplicati	615855
- N. patenti qual.prof.	37884
I versamenti sul capitolo 2459 sono stati pari a Euro 3.302.817,82 per il periodo gennaio/dicembre.	
Di tale cifra è stata chiesta ed ottenuta la riassegnazione di Euro 2.270.203,00 per far fronte a spese di natura diversa.	

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

La realizzazione e la messa a regime del servizio di stampa centralizzata per le patenti rilasciate dall'Amministrazione ha portato ad una riduzione della spesa. Non si segnalano quindi criticità rispetto al conseguimento dell'obiettivo che si intende raggiunto.

h) Stato di avanzamento dell'intervento

Completato

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

Non sono previste azioni correttive.

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Non sussistono debiti fuori bilancio.

Scheda intervento Capitolo 1314

a) Titolo dell'intervento: Riduzione finanziamento del rinnovo contrattuale del settore del trasporto pubblico locale

b) Modalità di conseguimento del risparmio: (ii) de-finanziamento di interventi previsti da specifiche disposizioni normative, tenuto conto delle priorità dell'azione di Governo e dell'efficacia degli stessi interventi

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

La spesa oggetto di riduzione riguarda i rinnovi contrattuali del secondo biennio 2002-2003 e del primo e secondo biennio 2004-2007 effettuati per il settore del trasporto pubblico locale e le risorse sono attribuite con riferimento alla consistenza del personale attualmente in servizio presso le aziende.

La riduzione grava essenzialmente sulla legge 266/05, che prevede il contributo dello Stato agli oneri derivanti dall'indennità di malattia per le aziende del settore. Tale contributo ha carattere residuale e viene erogato solo dopo che sono state pagate le risorse destinate per le leggi 47/04, 58/05 e 296/06. In altre parole, la legge 266/05 prevede l'eventuale non copertura totale delle spese derivanti dall'indennità di malattia.

Dall'analisi dei dati relativi agli ultimi 4 anni, per le regioni interessate dalle leggi citate, è stata riscontrata una riduzione di personale di circa 270 unità rispetto al totale degli addetti del settore, pari a circa 12.260 nell'anno 2013. La diminuzione della consistenza del personale consente una riduzione stimabile in circa €1.300.000,00 su quella parte di risorse destinati alla copertura dei rinnovi contrattuali e circa 3.700.000,00 a una oscillazione in diminuzione registrata negli anni degli oneri per indennità di malattia (il cui importo è determinato dal Ministero del Lavoro).

previsione di spesa in base alla precedente consistenza di personale e alla totale copertura dell'indennità di malattia

2018	2019	2020 e successivi
120.400.000	120.400.000	120.400.000

previsione di spesa contributo alla nuova consistenza di personale e alla parziale copertura dell'indennità di malattia (parziale in quanto erogabile fino a concorrenza della somma residua dal finanziamento dei rinnovi contrattuali)

2018	2019	2020 e successivi
115.400.000	115.400.000	115.400.000

d) Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:

L'originario stanziamento ha garantito nel corso dei precedenti esercizi la copertura degli interventi relativi alle L.47/04, L.58/05, L.296/06 che hanno finanziato i predetti rinnovi contrattuali, il cui importo negli anni ha dimostrato una certa stabilizzazione considerato che le esigenze dei servizi di trasporto pubblico nelle regioni in questione non sono negli anni variate.

Diversamente maggiore carattere di variabilità è rappresentata dai finanziamenti previsti, in maniera residuale, dalla L.266/05 che prevede il contributo

dello Stato agli oneri derivanti dall'indennità di malattia per le aziende del settore. Detta spesa ammonta annualmente per importi che variano dai 50 ai 60 milioni. La riduzione dello stanziamento in argomento graverebbe, pertanto, su quest'ultima legge che ha già nella propria ratio l'eventuale non copertura totale delle spese sostenute.

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1314 piano gestionale 1 *“Somme relative al finanziamento del rinnovo contrattuale del settore del trasporto pubblico locale”*

f) Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Ai fini di monitorare l'evoluzione della spesa, verranno annualmente rilevate, entro il 1° marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, le seguenti informazioni:

- consistenza del personale delle imprese del trasporto pubblico locale delle regioni interessate
- tasso di copertura dell'indennità per malattia assicurato tramite il contributo statale

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Per il 2018 l'obiettivo finanziario, rappresentato dalla copertura degli oneri derivanti dagli aumenti contrattuali del comparto autoferrotranvieri esercenti trasporto pubblico locale, è stato raggiunto. L'incidenza dell'applicazione delle modalità di cui alla lettera b) si ripercuote, invece, sul tasso di copertura dell'indennità di malattia dove ha inciso una riduzione dello stanziamento nella misura circa del 25%. Si ricorda comunque che l'eventuale copertura parziale della spesa e, comunque, nella ratio della legge di finanziamento (l. 266/05).

h) Stato di avanzamento dell'intervento

La consistenza del personale delle imprese del trasporto pubblico locale nelle regioni interessate si è ridotta di circa 177 unità;

Tenuto conto dei dati storici relativamente alla spesa sostenuta per l'indennità per malattia si prevede una mancata copertura per circa il 25% del fabbisogno.

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

La natura del contributo non attribuisce all'Amministrazione nessun potere di azioni che possano permettere una riduzione strutturale della spesa.

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Per le somme stanziolate sul capitolo 1314 p.g. 01 non sussistono debiti fuori bilancio e trattandosi di contributi, le relative erogazioni non sono giustificate da fatture vs/fornitori.

Scheda intervento Capitolo 1450

a) Titolo dell'intervento: Razionalizzazione della spesa per acquisto di beni e servizi

b) Modalità di conseguimento del risparmio: (i) revisione di procedure amministrative o organizzative per il miglioramento dell'efficienza

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

Il capitolo 1450 "Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi", prevede ogni anno un'assegnazione ai vari centri di responsabilità in risposta a sopravvenute ed improrogabili esigenze non coperte dagli stanziamenti in essere o finalizzate al ripianamento di gravi situazioni debitorie relative a spese di funzionamento della sede centrale e degli organi decentrati.

Il fondo per i consumi intermedi viene ripartito annualmente e il capitolo non può essere oggetto di rifinanziamenti o eventuali variazioni compensative.

La riduzione riguarda unicamente l'anno 2018 per il quale l'Amministrazione è impegnata a realizzare misure di amministrative e organizzative per il miglioramento dell'efficienza tali da evitare l'insorgenza di debiti fuori bilancio. Se tali situazioni si dovessero verificare, andranno coperti a valere sullo stato di previsione e tramite variazioni compensative a carico di altri capitoli di bilancio, nell'ambito degli strumenti di flessibilità previsti dalla normativa contabile.

- previsione di spesa senza l'intervento

2018	2019	2020	2021e successivi
4.740.452	4.820.000	4.690.000	2.190.000

previsione di spesa con l'intervento			
2018	2019	2020	2021 e successivi
2.240.452	4.820.000	4.690.000	2.190.000

d) Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:

L'intervento di riduzione riguarda solo l'anno in corso e ha effetti sulla spesa corrente che verrà ridotta rispetto agli anni precedenti

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1450: Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi

f) Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Entro il primo semestre del 2018 è previsto il decreto di riparto del fondo ai capitoli di beni e servizi.

Ai fini di evitare la formazione di ulteriori debiti fuori bilancio, l'Amministrazione provvede a un monitoraggio semestrale della spesa erogata e del fabbisogno effettivo per i capitoli storicamente beneficiari del riparto del fondo.

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Con Decreto del Mef del 28/12/2017 n. 17°09773, nell'ambito della tabella 10 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il capitolo 1450 "fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spesa per acquisto di beni e servizi" è stato dotato, in termini sia di competenza che di cassa, di un importo di € 2.240.452.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 150 del 23/03/2018 si è provveduto a ripartire l'importo di € 2.240.452 come da tabella seguente.

C.D.R.	CAPITOLI	IMPORTO
1 - Gabinetto	1058/4	€ 10.000,00
	1058/6	€ 10.000,00
	1058/16	€ 35.000,00
2 - Dipartimento per le infrastrutture i sistemi informativi e statistici	1617/3	€ 12.000,00
	1611/17	€ 9.000,00
	1611/3	€ 10.000,00
3 -Dipartimento per i trasporti, la navigazione gli affari generali ed il personale	1238/16	€ 500.000,00
	1281/1	€ 50.000,00
	1185	€ 200.000,00
	1208/1	€ 500.000,00
	1257/1	€ 135.000,00
	1219	€ 150.000,00
	1256/1	€ 159.452,00
4 - Capitanerie di Porto	2107/9	€ 80.000,00
	2107/11	€ 380.000,00
		€ 2.240.452,00

h) Stato di avanzamento dell'intervento

nulla da segnalare

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

nulla da segnalare

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

nulla da segnalare

Scheda intervento Capitolo 1802 e capitolo 7264

a) **Titolo dell'intervento:** Riduzione dei contributi alle Autorità di Sistema portuale

b) **Modalità di conseguimento del risparmio:** (ii) de-finanziamento di interventi previsti da specifiche disposizioni normative, tenuto conto delle priorità dell'azione di Governo e dell'efficacia degli stessi interventi;

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

I contributi alle Autorità di Sistema portuale oggetto di riduzioni riguardano sia l'esenzione del pagamento della tassa di ancoraggio per le navi porta-container adibite a servizi regolari di linea per traffici internazionali (capitolo 1802), sia il riconoscimento di una quota relativa all'IVA sulle merci introdotte nel territorio a scopo di incentivo all'attività (capitolo 7264).

L'esenzione del pagamento della tassa di ancoraggio data alle navi porta contenitori adibite a servizi regolari di linea impiegate in traffici internazionali è stata introdotta in via sperimentale, per il triennio 2016-2018. Le risorse vengono assegnate annualmente sulla base della verifica dei requisiti; le autorità portuali possono infatti disporre, sotto determinate condizioni, una riduzione o l'esenzione del pagamento della tassa di ancoraggio e viene riconosciuto un contributo non superiore alla metà dell'onere residuale a loro carico. Il definanziamento operato per il 2018 tiene conto del limitato utilizzo delle risorse disponibile negli anni precedenti.

- previsione di spesa del capitolo 1802 senza l'intervento

2018	2019	2020
3.000.000	0	0

- previsione di spesa del capitolo 1802 con l'intervento

2018	2019	2020
2.500.000	0	0

Il capitolo 7264 rappresenta un fondo per incrementare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali in quanto riconosce una quota relativa all'iva sulle merci introdotte nel territorio. Infatti, l'articolo 14 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, nell'inserire nella legge n. 84 del 1994 un nuovo articolo *18-bis*, al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo destinato al finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, nonché agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione degli ambiti portuali, 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.

Il Fondo è quindi ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell' economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome

di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e dei piani regolatori portuali.

- previsione di spesa del capitolo 7264 senza l'intervento

2018	2019	2020 e successivi
64.000.000	64.000.000	64.000.000
- previsione di spesa del capitolo 7264 con l'intervento

2018	2019	2020 e successivi
30.000.000	56.000.000	56.000.000

d) Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:

Capitolo 1802 biennio 2016-2017 (istituito nel 2016) 3 milioni di euro annui. Si segnala inoltre che nel 2016 sono stati impegnati 2 milioni sui tre disponibili.
 Capitolo 7264 presenta, nel triennio 2015-2017, stanziamenti pari rispettivamente a 67 milioni di euro per il 2015, ed a 64 milioni di euro per il 2016 e per il 2017

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1802 *“Contributi alle Autorità portuali per l'esenzione del pagamento della tassa di ancoraggio data alle navi porta contenitori adibiti ai servizi regolari di linea impiegate in traffici internazionali”*

Capitolo 7264 *“Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento nei porti”*

Le riduzioni non determineranno nuovi debiti ma andranno ad impattare sull'autonomia finanziaria delle Autorità di Sistema che la legge intendeva tutelare.

Nel triennio precedente non sono stati rilevati debiti fuori bilancio.

f) Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Si provvederà ad erogare alle Autorità di Sistema Portuale, in via prioritaria, la parte di risorse finanziarie, ovvero l'80% dello stanziamento, ripartito in base alla percentuale di IVA prodotta nei porti sede delle Autorità di Sistema Portuale, comunicata dal Ministero dell'economia e delle finanze così come previsto dalla norma. Per la restante parte di risorse (20% dello stanziamento), si provvederà a una ripartizione tra gli interventi ritenuti prioritari comunicati dalle Autorità di Sistema Portuale.

Il monitoraggio sarà effettuato annualmente per dare conto:

- relativamente all'80%, dell'effettiva ripartizione delle risorse tra le Autorità di Sistema portuale
- relativamente al 20%, della ripartizione delle risorse
- gli interventi proposti dalle Autorità di Sistema Portuale e ammessi al finanziamento

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Le risorse del capitolo 7264 non sono state assegnate, mentre si è provveduto ad assegnare quelle del capitolo 1802.

h) Stato di avanzamento dell'intervento

Le risorse del capitolo del capitolo 7264 non sono state assegnate in quanto non è pervenuta entro i termini previsti (aprile 2018) la quantificazione dell'IVA prodotta dai porti da parte dell'Agenzia delle Dogane. Si provvederà alla ripartizione appena la predetta Agenzia fornirà i dati.

Per quanto riguarda invece il cap. 1802, si è proceduto all'assegnazione delle risorse per l'esenzione della tassa di ancoraggio all'Autorità Portuale di Gioia Tauro e all'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna.

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

Non vi sono azioni correttive da porre in essere

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Non vi sono debiti fuori bilancio

Scheda intervento Capitolo 1923

a) Titolo dell'intervento: Riduzione dei trasferimenti all'ENAC per spese di funzionamento dell'Ente

b) Modalità di conseguimento del risparmio: (ii) de-finanziamento di interventi previsti da specifiche disposizioni normative, tenuto conto delle priorità dell'azione di Governo e dell'efficacia degli stessi interventi;

c) Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:

Il d.lgs n.250/1997 recante "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)" prevede all'articolo 7 diverse fonti di finanziamento dell'Ente stesso tra cui il trasferimento da parte dello Stato di un contributo all'ENAC per il suo funzionamento.

L'intervento consiste appunto nella riduzione del contributo statale per le spese di funzionamento per adeguarlo alle effettive esigenze, considerato che l'Ente presenta da diversi anni avanzi di amministrazione.

- previsione di spesa del capitolo 1923 piano gestionale 3 senza definanziamento

2018	2019	2020 e successivi
10.805.476	10.980.167	10.980.167

- previsione di spesa del capitolo 1923 piano gestionale 3 con definanziamento

2018	2019	2020 e successivi
482.986	1.088.100	1.088.100

d) Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:

Il piano gestionale 03 del capitolo 1923 è stato istituito nel 2017 a seguito della modifica della struttura del bilancio dello Stato con una dotazione, in termini di competenza e di cassa pari € 1.024.427,00, ridotto poi ad € 924.427,00. Tale importo è stato regolarmente trasferito all'ENAC.

Gli altri piani gestionali del menzionato capitolo riguardano rispettivamente al pg 01 le "Somme da assegnare all'Enac per spese di personale" ed al pg 02 "Rimborso degli oneri connessi agli accertamenti medico-legali".

Per il 2016 l'ENAC presenta

- un indice di capacità finanziaria corrente (Entrate correnti accertate/Spese correnti accertate) pari a 152,59% (158.394.283,53 euro/103.803.713,62 euro)
- un'incidenza del contributo statale sulla somma di entrate pari a 12,48% (22.172.308,00 euro/177.668.499,4 euro)

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 1923 piano gestionale 3 "Somme da assegnare all'ENAC per spese di funzionamento"

f) Modalità attuative dell'intervento/ azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Per valutare la sostenibilità della riduzione verranno monitorati annualmente, entro il 1° marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, i seguenti indicatori

basati sui dati di bilancio finanziario e l'attività dell'Ente (eventualmente con dati di pre-consuntivo):

indice di capacità finanziaria corrente (207,52%)
 Entrate correnti accertate 184.400.106,47
 Spese correnti accertate 88.858.316,13

incidenza del contributo statale sulla somma di entrate (12,14%)
 Contributo statale di funzionamento 22.382.986,00
 Entrate correnti accertate 184.400.106,47

incidenza delle spese di funzionamento sul totale delle spese correnti (90,45%)
 Spese di funzionamento 80.371.186,14
 Spese correnti 88.858.316,13

incidenza delle spese di funzionamento escluso il personale sul totale delle spese di correnti (28,14%)
 Spese di funzionamento escluso il personale 25.005.551,24
 Spese correnti 88.858.316,13

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Dall'esame dei suddetti indici si può evincere come la diminuzione del contributo statale non ha comportato effetti negativi sul funzionamento dell'ENAC.

h) Stato di avanzamento dell'intervento

Completato

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

Non è necessario porre in essere azioni correttive

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Sul capitolo 1923 PG 03 non sussistono debiti fuori bilancio

Scheda intervento Capitolo 2176

a) **Titolo dell'intervento:** Riduzione spesa per mezzi operativi e strumentali - manutenzione ed esercizio dei mezzi nautici e aerei

b) **Modalità di conseguimento del risparmio:** (i) revisione di procedure amministrative o organizzative per il miglioramento dell'efficienza

c) **Descrizione dell'intervento adottato per conseguire la riduzione di spesa:**

L'intervento adottato insiste sulla Missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza" - Programma 7 "Controllo nei mari, nei porti e sulle coste" - Azione 7.7.5 "Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse". Detta azione, tra quelle che caratterizzano la tipicità delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera oltre alla 7.7.6 "Salvaguardia della vita umana in mare" e alla 7.7.7 "Sicurezza della navigazione" è sicuramente quella di minor impatto sociale in quanto non direttamente connessa al soccorso ed alla salvaguardia della vita umana.

I fattori che determinano la spesa in questo settore discendono dalle attività direttamente connesse ai controlli in mare dei mezzi aeronavali del Corpo. Sono in corso misure di efficientamento della spesa legate essenzialmente all'accentramento degli acquisti ed alla sottoscrizione di contratti di "supply service".

In ogni caso, gli effetti negativi della riduzione della spesa nel triennio indicato sono contenuti dai finanziamenti aggiuntivi concessi, mediante la stipula di atti convenzionali con altri ministeri di riferimento dai quali il Corpo dipende funzionalmente (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali) nonché al ricorso di finanziamenti comunitari.

	2018	2019	2020 e successivi
<i>previsione di spesa per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 senza efficientamento</i>	18.369.840	13.529.890	12.529.890
<i>previsione di spesa per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 con efficientamento</i>	12.369.840	9.529.890	12.529.890

d) **Dati e altri elementi informativi relativi ai fattori che determinano la spesa oggetto di riduzione, almeno per il triennio precedente a quello di osservazione:**

Per meglio comprendere gli effetti della riduzione della spesa si riporta di seguito lo stato di previsione della spesa nonché la spesa consolidata del capitolo di cui trattasi per ciascuno degli anni 2015 2016 e 2017.

Si deve osservare che negli anni 2015 e 2016, non esistendo l'articolazione del bilancio in "azioni", si aveva una diversa struttura dello stato di previsione della spesa, pertanto, per definire il relativo importo per ciascuno di questi anni si è proceduto ripartendo lo stanziamento iniziale con le percentuali di ripartizione utilizzate nell'anno 2017 senza tenere conto delle integrazioni assentite mediante il Fondo per le spese impreviste del MEF che, ovviamente, sono riferite alle situazioni emergenziali ed impreviste connesse alla salvaguardia della vita umana in mare

	2015	2016	2017
<i>previsione di spesa per ciascuno degli anni 2015 2016 e 2017</i>	9.414.652	10.073.338	11.529.890

<i>spesa consolidata per ciascuno degli anni 2015 2016 e 2017</i>	10.558.295	12.478.311	11.615.657
---	------------	------------	------------

Si rileva inoltre, che gli incrementi degli stanziamenti consolidati sono legati alla sottoscrizione di accordi convenzionali di natura finanziaria con il Ministero dell'ambiente per il potenziamento di attività di controllo dell'ambiente marino e delle aree marine protette e da rimborsi derivanti da finanziamenti comunitari.

e) Elenco dei capitoli/piani gestionali che hanno registrato le riduzioni:

Capitolo 2176 piano gestionale 2 *“Spese per mezzi operativi e strumentali - Manutenzione ed esercizio dei mezzi nautici ed aerei, compresi quelli assegnati alla difesa del mare”*.

Nel triennio di riferimento non si sono rilevati debiti fuori bilancio e la tipologia di spesa non è tra quelle per le quali potrebbero formarsi eventuali nuovi debiti a seguito delle riduzioni operate.

f) Modalità attuative dell'intervento / azioni necessarie e il relativo cronoprogramma:

Al fine di assicurare l'efficacia dell'intervento verranno monitorate semestralmente e annualmente, entro il 1° marzo dell'anno successivo a quello di riferimento,

- le azioni di accentramento degli acquisti ed alla sottoscrizione di contratti di *“supply service”* effettivamente realizzati
- la stipula di atti convenzionali con altri ministeri di riferimento
- il ricorso di finanziamenti comunitari.

g) Valutazione del grado di raggiungimento dell'obiettivo finanziario per il 2018 e riflessi sulle attività svolte o il servizio erogato

Si conferma che - per l'intero E.F. 2018 - non si sono verificate criticità per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione della spesa di cui al presente accordo di monitoraggio in quanto sono state ridotte le attività relative al controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse e perché si è fatto ricorso a convenzioni con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'effettuazione di attività di prevenzione e lotta all'inquinamento marino e potenziamento della vigilanza nelle aree marine protette e nelle zone marine ove insistono piattaforme petrolifere per l'estrazione di idrocarburi.

h) Stato di avanzamento dell'intervento

Lo stato di avanzamento dell'intervento relativo al triennio 2018-2020 si sta svolgendo regolarmente come da previsioni di spesa di cui al punto c)

i) Eventuali azioni correttive da porre in essere

n.n.

j) Attestazione non sussistenza debiti fuori bilancio o elenco dettagliato fatture e creditori non pagati

Al riguardo non si sono formati debiti fuori bilancio e la tipologia di spesa non è tra quelle per le quali potrebbero formarsi eventuali nuovi debiti a seguito delle riduzioni operate.