

TAVOLA 2

SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE (MISSIONE 18)

(in migliaia di euro)

(in migliaia di euro)								
Nr.	Programma	Macroaggregato	Inc. % st. sul tot. Progr.	Inc. % st. sul tot. Miss.	Autorizz. def. cassa	Pagato totale	Residui finali totali	Pag. / Autorizz. %
001	01 Conservazione dell'assetto idrogeologico	funzionamento	7,00	1,16	22.504	19.898	378	88,42
		interventi	0,04	0,01	102	4	6	3,97
		investimenti	92,92	15,43	257.848	18.279	311.921	7,09
		oneri comuni di conto capitale	0,05	0,01	138	16	122	11,46
		Totale	100,00	16,61	280.592	38.197	312.428	13,61
003	03 Prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento	funzionamento	6,47	1,07	63.891	21.626	11.008	33,85
		interventi	0,26	0,04	850	850	715	100,00
		investimenti	93,22	15,44	399.934	190.642	438.702	47,67
		oneri comuni di parte corrente	0,05	0,01	135	135		100,00
		Totale	100,00	16,57	464.810	213.253	450.425	45,88
005	05 Sviluppo sostenibile	funzionamento	2,21	0,63	11.430	8.150	1.938	71,30
		interventi	10,96	3,11	74.236	68.303	5.742	92,01
		investimenti	69,18	19,61	354.848	304.658	488.823	85,86
		oneri comuni di conto capitale	17,65	5,00	83.082	79.450	3.632	95,63
		Totale	100,00	28,34	523.596	460.561	500.135	87,96
007	07 Tutela e conservazione della fauna e della flora e salvaguardia della biodiversita'	funzionamento	56,35	12,78	265.640	219.692	21.387	82,70
		interventi	33,33	7,56	170.801	101.561	54.074	59,46
		investimenti	10,11	2,29	93.780	38.621	39.158	41,18
		oneri comuni di parte corrente	0,21	0,05	775			0,00
		Totale	100,00	22,68	530.996	359.874	114.620	67,77
008	08 Vigilanza, prevenzione e repressione in ambito ambientale	funzionamento	70,19	0,89	14.995	12.188	2.700	81,28
		interventi	29,68	0,38	10.750	6.081	2.306	56,56
		investimenti	0,13	0,00	27	16	11	58,72
		Totale	100,00	1,27	25.772	18.284	5.017	70,95
009	09 Trattamento e smaltimento rifiuti e acque, bonifiche, tutela e gestione delle risorse idriche	funzionamento	2,65	0,38	13.202	7.477	1.984	56,64
		interventi	2,65	0,89	21.265	12.749	12.361	59,95
		investimenti	2,65	12,27	406.786	337.535	261.490	82,98
		oneri comuni di conto capitale	2,65	0,67	11.207	4.394	6.813	39,21
		Totale	2,65	14,21	452.461	362.156	282.649	80,04
010	10 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento elettromagnetico e impatto sui sistemi di comunicazione elettronica	funzionamento	26,72	0,09	1.537	1.405	28	91,41
		interventi	0,45	0,00	27	25	2	91,27
		investimenti	72,84	0,24	3.987	174	3.859	4,36
		Totale	100,00	0,33	5.551	1.603	3.889	28,88
Totale				100,00	2.283.778	1.453.928	1.669.161	63,66

Fonte dati: elaborazioni Corte dei conti su dati R.G.S.

TAVOLA 3

SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE (MISSIONE 18)

(in migliaia di euro)

Programma	Macroaggregato	Stanziam. def. comp.	% totale stanz. def.	Impegni totali	% su totale impegni eff. Totali	Massa spendib.	% su tot. Massa spendib.	Autorizz. def. cassa	% su tot. Autizz. def. di cassa	Pagato totale	% su totale pagato
01 Conservazione dell'assetto idrogeologico	funzionamento	19.299	1,16	18.801	1,13	21.410	0,66	22.504	0,99	19.898	1,37
	interventi	102	0,01	3	0,00	109	0,00	102	0,00	4	0,00
	investimenti	256.268	15,43	270.345	16,26	332.198	10,20	257.848	11,29	18.279	1,26
	oneri comuni di conto capitale	138	0,01	138	0,01	138	0,00	138	0,01	16	0,00
	Totale	275.807	16,61	289.287	17,39	353.855	10,87	280.592	12,29	38.197	2,63
03 Prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento	funzionamento	17.804	1,07	15.376	0,92	41.823	1,28	63.891	2,80	21.626	1,49
	interventi	715	0,04	715	0,04	1.565	0,05	850	0,04	850	0,06
	investimenti	256.466	15,44	235.896	14,18	685.155	21,05	399.934	17,51	190.642	13,11
	oneri comuni di parte corrente	135	0,01	135	0,01	135	0,00	135	0,01	135	0,01
	oneri comuni di conto capitale		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
	Totale	275.120	16,57	252.122	15,16	728.678	22,38	464.810	20,35	213.253	14,67
05 Sviluppo sostenibile	funzionamento	10.402	0,63	9.642	0,58	11.029	0,34	11.430	0,50	8.150	0,56
	interventi	51.588	3,11	51.571	3,10	74.336	2,28	74.236	3,25	68.303	4,70
	investimenti	325.651	19,61	324.650	19,52	805.557	24,74	354.848	15,54	304.658	20,95
	oneri comuni di conto capitale	83.082	5,00	83.058	4,99	83.082	2,55	83.082	3,64	79.450	5,46
	Totale	470.722	28,34	468.922	28,20	974.004	29,92	523.596	22,93	460.561	31,68
07 Tutela e conservazione della fauna e della flora e salvaguardia della biodiversita'	funzionamento	212.257	12,78	221.770	13,33	261.460	8,03	265.640	11,63	219.692	15,11
	interventi	125.537	7,56	123.569	7,43	162.421	4,99	170.801	7,48	101.561	6,99
	investimenti	38.095	2,29	41.221	2,48	84.167	2,59	93.780	4,11	38.621	2,66
	oneri comuni di parte corrente	775	0,05		0,00	775	0,02	775	0,03		0,00
	Totale	376.664	22,68	386.560	23,24	508.823	15,63	530.996	23,25	359.874	24,75
08 Vigilanza, prevenzione e repressione in ambito ambientale	funzionamento	14.747	0,89	13.709	0,82	15.978	0,49	14.995	0,66	12.188	0,84
	interventi	6.236	0,38	6.129	0,37	8.561	0,26	10.750	0,47	6.081	0,42
	investimenti	27	0,00	16	0,00	40	0,00	27	0,00	16	0,00
	Totale	21.010	1,27	19.854	1,19	24.579	0,75	25.772	1,13	18.284	1,26
09 Trattamento e smaltimento rifiuti e acque, bonifiche, tutela e gestione delle risorse idriche	funzionamento	6.250	0,38	5.652	0,34	10.758	0,33	13.202	0,58	7.477	0,51
	interventi	14.765	0,89	14.765	0,89	28.854	0,89	21.265	0,93	12.749	0,88
	investimenti	203.736	12,27	209.397	12,59	609.176	18,71	406.786	17,81	337.535	23,22
	oneri comuni di conto capitale	11.207	0,67	11.207	0,67	11.207	0,34	11.207	0,49	4.394	0,30
	Totale	235.959	14,21	241.021	14,49	659.995	20,27	452.461	19,81	362.156	24,91
10 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento elettromagnetico e impatto sui sistemi di comunicazione elettronica	funzionamento	1.447	0,09	1.396	0,08	1.541	0,05	1.537	0,07	1.405	0,10
	interventi	24	0,00	24	0,00	27	0,00	27	0,00	25	0,00
	investimenti	3.945	0,24	3.922	0,24	4.053	0,12	3.987	0,17	174	0,01
	Totale	5.416	0,33	5.342	0,32	5.621	0,17	5.551	0,24	1.603	0,11
Totale		1.660.698	100,00	1.663.108	100,00	3.255.555	100,00	2.283.778	100,00	1.453.928	100,00

Fonte dati: elaborazioni Corte dei conti su dati R.G.S.

TAVOLA 4

SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE (MISSIONE 18)

(in migliaia di euro)																
Programma	Macroaggregato	Stanziam. def. comp.		Var. % 2009- 2008	Impegni Totali		Var. % 2009- 2008	Massa Spendibile		Var. % 2009- 2008	Autorizz. def. cassa		Var. % 2009- 2008	Pagato totale		Var. % 2009- 2008
		2009	2008		2009	2008		2009	2008		2009	2008		2009	2008	
01 Conservazione dell'assetto idrogeologico	funzionamento	19.299	25.446	-24,16	18.801	23.566	-20,22	21.410	26.870	-20,32	22.504	25.785	-12,72	19.898	22.425	-11,27
	interventi	102	15.380	-99,34	3	343	-99,12	109	34.136	-99,68	102	15.461	-99,34	4	6.519	-99,94
	investimenti	256.268	517.168	-50,45	270.345	496.373	-45,54	332.198	660.392	-49,70	257.848	571.856	-54,91	18.279	528.131	-96,54
	Totale	275.669	557.993	-50,60	289.149	520.282	-44,42	353.717	721.398	-50,97	280.454	613.103	-54,26	38.182	557.075	-93,15
03 Prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento	funzionamento	17.804	34.321	-48,13	15.376	29.146	-47,25	41.823	58.301	-28,26	63.891	39.806	60,51	21.626	23.278	-7,10
	interventi	715	38.697	-98,15	715	33.219	-97,85	1.565	46.197	-96,61	850	44.130	-98,07	850	29.945	-97,16
	investimenti	256.466	782.289	-67,22	235.896	793.846	-70,28	685.155	1.495.891	-54,20	399.934	1.024.582	-60,97	190.642	546.952	-65,14
	Totale	274.985	855.308	-67,85	251.987	856.212	-70,57	728.543	1.600.389	-54,48	464.675	1.108.519	-58,08	213.118	600.175	-64,49
05 Sviluppo sostenibile	funzionamento	10.402	4.449	133,78	9.642	4.344	121,95	11.029	5.222	111,22	11.430	5.012	128,06	8.150	4.324	88,48
	interventi	51.588	82.949	-37,81	51.571	66.701	-22,68	74.336	106.287	-30,06	74.236	83.486	-11,08	68.303	66.925	2,06
	investimenti	325.651	324.146	0,46	324.650	309.204	5,00	805.557	634.743	26,91	354.848	406.510	-12,71	304.658	138.358	120,19
	Totale	387.641	411.544	-5,81	385.863	380.249	1,48	890.922	746.252	19,39	440.514	495.007	-11,01	381.110	209.607	81,82
06 Trattamento e smaltimento rifiuti e acque reflue	funzionamento		4.596	-100,00		4.345	-100,00		5.631	-100,00		5.019	-100,00		2.807	-100,00
	interventi		1.500	-100,00		1.500	-100,00		1.500	-100,00		1.500	-100,00			
	investimenti		44.660	-100,00		44.613	-100,00		51.445	-100,00		49.160	-100,00		44.694	-100,00
	Totale		50.756	-100,00		50.457	-100,00		58.576	-100,00		55.680	-100,00		47.500	-100,00
07 Tutela e conservazione della fauna e della flora e salvaguardia della biodiversita'	funzionamento	212.257	172.662	22,93	221.770	162.526	36,45	261.460	213.597	22,41	265.640	211.148	25,81	219.692	183.201	19,92
	interventi	125.537	118.223	6,19	123.569	111.316	11,01	162.421	134.867	20,43	170.801	131.625	29,76	101.561	101.571	-0,01
	investimenti	38.095	40.909	-6,88	41.221	53.640	-23,15	84.167	95.623	-11,98	93.780	78.887	18,88	38.621	53.954	-28,42
	Totale	375.890	331.794	13,29	386.560	327.482	18,04	508.048	444.088	14,40	530.221	421.660	25,75	359.874	338.726	6,24
08 Vigilanza, prevenzione e repressione in ambito ambientale	funzionamento	14.747	15.526	-5,02	13.709	13.856	-1,06	15.978	15.674	1,94	14.995	15.586	-3,79	12.188	12.752	-4,42
	interventi	6.236	5.571	11,95	6.129	5.117	19,78	8.561	6.368	34,43	10.750	5.281	103,56	6.081	3.590	69,39
	investimenti	27	5.239	-99,49	16	5.218	-99,70	40	5.239	-99,23	27	5.239	-99,49	16	5.218	-99,70
	Totale	21.010	26.335	-20,22	19.854	24.191	-17,93	24.579	27.281	-9,90	25.772	26.105	-1,28	18.284	21.560	-15,19
09 Trattamento e smaltimento rifiuti e acque, bonifiche, tutela e gestione delle risorse idriche	funzionamento	6.250			5.652			10.758			13.202			7.477		
	interventi	14.765			14.765			28.854			21.265			12.749		
	investimenti	203.736			209.397			609.176			406.786			337.535		
	Totale	224.752			229.814			648.788			441.254			357.762		
10 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento elettromagnetico e impatto sui sistemi di comunicazione elettronica	funzionamento	1.447			1.396			1.541			1.537			1.405		
	interventi	24			24			27			27			25		
	investimenti	3.945			3.922			4.053			3.987			174		
	Totale	5.416			5.342			5.621			5.551			1.603		
Totale		1.565.362	2.233.730	-29,92	1.568.570	2.158.874	-27,34	3.160.219	3.597.984	-12,17	2.188.442	2.720.074	-19,54	1.369.933	1.774.642	-22,81

N.B.: I totali complessivi dei programmi e della missione, non coincidono con i rispettivi totali delle tabelle precedenti, poiché non si è tenuto conto dei dati riferiti agli oneri comuni di parte corrente e in conto capitale.

Fonte dati: elaborazioni Corte dei conti su dati R.G.S.

Politica delle infrastrutture pubbliche e dei trasporti

1. Contesto programmatico e normativo europeo e nazionale.

2. Missione 13 “Diritto alla mobilità”: 2.1. Programma 1 “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”. 2.2. Programma 2 “Logistica e intermodalità nel trasporto”. 2.3. Programma 3 “Sistemi portuali”. 2.4. Programma 4 “Sviluppo e sicurezza e del trasporto aereo”. 2.5. Programma 5 “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”. 2.6. Programma 6 “Sviluppo della mobilità locale”. 2.7. Programma 7, “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo”. 2.8. Programma. 8 “Sostegno allo sviluppo del trasporto”. 2.9. Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d’acqua interne”.

3. Missione n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”: 3.1. Programma 3 “Opere strategiche”. 3.2. Programma 4 “Sistemi ferroviari locali”. 3.3. Programma 5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici”. 3.4. Programma 8 “Opere pubbliche e infrastrutture”. 3.5. Programma 9 “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture”. 3.6. Programma 10 “Edilizia statale e interventi speciali”. 3.7. Programma 11 “I sistemi stradali, autostradali e intermodali”. 3.8. Programma 12 “Infrastrutture portuali ed aereoportuali”.

4. Missione n. 19 “Casa e assetto urbanistico”: 4.1. Programma 1 “Edilizia abitativa e politiche territoriali”. 4.2. Programma 2 “Politiche abitative”. 4.3. Programma 3 “Politiche urbane e territoriali”.

5. Considerazioni conclusive.

1. Contesto programmatico e normativo europeo e nazionale

La politica delle infrastrutture, anche se riguarda prevalentemente l’attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit)¹, interessa altresì diverse Amministrazioni, che con la loro attività contribuiscono ad attuare una complessiva politica infrastrutturale (Ministero dello sviluppo economico - Mise, dell’ambiente, delle comunicazioni, peraltro ora confluito nel Mise). In questa sede si tratterà in particolare degli aspetti della politica in esame affidati alla responsabilità del Mit.

Come si è già rilevato nelle precedenti relazioni, in una concezione più ampia, anche in relazione alla c.d. strategia di Lisbona sull’economia basata sulla conoscenza, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile, la politica in esame comprende sia le

¹ La complessa vicenda del Mit che negli anni ha subito numerose trasformazioni con l’assorbimento di vari ministeri e successive scomposizioni e ricomposizioni ha trovato una, per ora, definitiva sistemazione in un unico Ministero con il DL del 16 luglio 2008, n. 85 convertito dalla legge n. 121 del 14 luglio 2008.

infrastrutture materiali che quelle immateriali (e tutti gli strumenti atti a realizzare l'obiettivo indicato), quali l'energia, la ricerca, le comunicazioni e la tutela ambientale funzionale allo sviluppo sostenibile.

D'altra parte una politica infrastrutturale, completa in tutti i suoi elementi, deve tenere conto, in un sistema ormai a molti livelli (quantomeno a tre livelli), oltretutto di quello nazionale, a monte, del contesto comunitario e, a valle, dell'ambito regionale e locale.

L'avvio di una programmazione a livello comunitario delle infrastrutture ha contribuito considerevolmente all'affermazione di una politica infrastrutturale nel nostro Paese, dandole un respiro ed un ancoraggio europeo.

Nelle relazioni degli anni precedenti è stato descritto il quadro generale della politica comunitaria delle infrastrutture e dei trasporti. Ci si limita, quindi, a ricordare solo alcuni punti cardine di questa politica.

Sotto il profilo normativo vanno segnalati, per i trasporti gli artt. 70-80 e per le reti transeuropee (RTE o TEN) gli artt. 154-156 del Trattato sulla Comunità europea (TCE), corrispondenti, dopo l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, rispettivamente agli artt. 90-100 e agli artt. 170-172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Il quadro generale della politica dei trasporti è costituito dal libro bianco dei trasporti del 2001, successivamente aggiornato nel 2006 e che dovrebbe essere rinnovato nel 2010.

Per quanto riguarda le RTE, resta fondamentale il Regolamento del Consiglio 2.236/95 modificato dal Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 680/07 che ha indicato le fonti di finanziamento.

Nella selezione dei progetti viene data la priorità alle infrastrutture terrestri, allo scopo di completare la rete ed eliminare le strozzature, nonché ai progetti ferroviari, con l'impegno degli Stati membri dell'Unione interessati a realizzare i progetti. Data la disponibilità limitata di risorse finanziarie è stata fatta la scelta di concentrare il contributo comunitario sul finanziamento alle zone transfrontaliere ed alle principali strozzature. A tale scopo e per evitare che gli Stati favoriscano i progetti di interesse solo nazionale, le istituzioni comunitarie, ed in particolare la Commissione, promuovono un coordinamento sia finanziario che operativo tra gli Stati interessati dai vari progetti.

Con il citato Regolamento n. 608/2007 si è proceduto ad un adeguamento della normativa alle risorse stanziare nella programmazione finanziaria 2007-2013 (che coincide con il periodo di programmazione dei Fondi strutturali), prevedendo una dotazione finanziaria di 8.168 miliardi, di cui 8.013 per il settore dei trasporti²; per le reti transeuropee dell'energia è prevista una dotazione di 155 milioni.

A questi stanziamenti si affiancano altre fonti di finanziamento: i Fondi strutturali (Fondo regionale e Fondo di coesione, quest'ultimo, peraltro, non si estende all'Italia), i prestiti della Banca europea degli investimenti (BEI) ed i capitali privati attraverso partenariati pubblico-privato (PPP). La BEI dispone di un apposito fondo per le RTE, il TIF (*TENs Investment Facility*), che prevede un meccanismo di prestito destinato prioritariamente alle RTE per un ammontare di 75 miliardi entro il 2013³.

Le difficoltà verificatesi nella realizzazione delle RTE, non solo per la limitatezza delle risorse, ma anche per l'indebolimento nella pianificazione della rete soprattutto a seguito dell'allargamento dell'Unione a un numero consistente di Paesi, hanno spinto la Commissione a proporre una revisione della politica infrastrutturale europea.

Essa ha avviato una riflessione in proposito con la presentazione del libro verde "Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti"⁴. Questo documento, dopo avere ricordato i risultati ottenuti con lo sviluppo delle

² Le aliquote di cofinanziamento comunitario ammontano al 50 per cento per gli studi e tra il 10 ed il 30 per cento per i progetti.

³ La BEI utilizza anche altri due strumenti per il finanziamento delle RTE: il meccanismo di finanziamento strutturato, con il quale essa può assumere un livello di rischio di credito più elevato nel finanziamento dei progetti, e lo strumento di garanzia, per coprire i rischi rappresentati da entrate insufficienti durante la fase iniziale dell'intervento.

⁴ Si tratta del documento COM (2009) 44 del 4.02.2009.

RTE e la loro importanza per migliorare la produttività e contribuire alla crescita, si propone, attraverso il contributo di tutti i soggetti interessati, di rilanciare l'obiettivo fondamentale delle Reti: l'istituzione di un'unica rete multimodale riguardante sia le strutture tradizionali di terra che le attrezzature (compresi i sistemi di trasporto "intelligenti"), per favorire la sicurezza e l'efficienza del traffico, anche attraverso metodi innovativi, che costituiscono anche "un potenziale considerevole per l'innovazione industriale". Sono anche riportati dati significativi sulla rete globale⁵ ed evidenziate le necessità di completamento con 20.000 km di strade, 20.000 km di ferrovie (soprattutto di alta velocità) e 600 km di vie navigabili, per un costo calcolato in 500 miliardi, secondo stime fornite dagli stessi Stati membri. E' interessante notare il risalto dato al progetto prioritario "Autostrade del mare" (sulla cui importanza la Corte si è soffermata nelle precedenti Relazioni), che costituisce un esempio e, in un certo senso, l'espressione stessa del concetto di rete, con il suo carattere di intermodalità e di combinazione ottimale dei trasporti, realizzando l'obiettivo fondamentale che è alla base di una moderna politica infrastrutturale: contribuire ad una crescita sostenibile, realizzando maggiore efficienza del sistema, risparmi energetici e tutela dell'ambiente.

Per quanto riguarda le RTE, come si rileva dalla Relazione generale per il 2009 della Commissione europea, nell'ottobre quest'ultima ha annunciato un primo gruppo di progetti per un totale di 500 milioni, che godranno dei finanziamenti del programma RTE; per quanto riguarda l'Italia questi ammontano complessivamente a 63.681.000 euro⁶.

Per un settore particolarmente sensibile, nell'ambito di una politica comune dei trasporti, la Commissione europea ha presentato un "Piano d'azione sulla mobilità urbana" per il periodo 2009-2012⁷, il quale, di fronte alla crescente urbanizzazione, reca misure per realizzare un trasporto sostenibile, offrendo incentivi alle autorità locali e raccordando, in un approccio integrato, la politica dei trasporti con le altre politiche.

La politica infrastrutturale dell'Unione troverà un nuovo quadro di riferimento nella rinnovata "Strategia di Lisbona UE 2020", che, prendendo atto delle difficoltà di raggiungere entro il 2010 gli obiettivi fissati a Lisbona nel marzo 2000, rilancia la sfida di una crescita sostenibile "intelligente" ed "inclusiva", proiettandola nel decennio 2011-2020.

Per l'attuazione della politica comune nelle varie modalità di trasporto nel 2009, oltre ai documenti programmatici e alle decisioni sulle RTE, prima indicati, sono stati approvati anche alcuni atti normativi⁸.

L'Allegato Infrastrutture al Dpef 2010-2013 si ispira al contesto internazionale e soprattutto europeo, indicando come "non più procrastinabile" una strategia comune.

La Corte nella sua Relazione sul Rendiconto 2008 ha presentato un panorama aggiornato degli interventi infrastrutturali sino ai primi di giugno del 2009. L'Allegato Infrastrutture trasmesso alle Camere il 17 luglio 2009 contiene l'aggiornamento ulteriore a seguito dell'approvazione del CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 di una manovra triennale di 28 miliardi, di cui il 64 per cento proveniente da capitali privati e il 36 per cento derivante da Fondi FAS, Legge obiettivo ed altre disponibilità pubbliche.

⁵ La rete globale comprende complessivamente 95.700 km di strade; 106.000 km di ferrovie (compresi 32.000 km di linee ad alta velocità); 13.000 km di vie navigabili interne; 411 aeroporti e 404 porti marittimi.

⁶ Tale cifra è così ripartita:

- Raccordo anulare di Roma, tratto nord-occidentale: creazione della terza corsia in entrambe le direzioni di marcia dal km 11,250 al km 12,650, lavori di completamento, euro 2.981.000.
- Opere di potenziamento dell'accessibilità nautica del porto di Venezia Marghera: drenaggio ordinario e d'urgenza in due sezioni dei canali navigabili Ovest e Sud, euro 3.912.000.
- Nodo di Torino, tratta Susa-Stura: eliminazione della strozzatura, euro 52.740.000.
- Integrazione dell'IP1 di comunicazione e sorveglianza, euro 4.048.000.

⁷ V. COM (2009) 490 del 30.09.2009.

⁸ Si ricordano in particolare: Regolamento del Parlamento europeo (PE) e del Consiglio n. 1108/2009; Regolamento del PE e del Consiglio n. 1072/2009 per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada; regolamento del PE e del Consiglio n. 1070/2009 sul funzionamento del sistema aeronautico europeo; direttiva 2009/131 del PE e del Consiglio, che ha apportato una modifica tecnica ad una direttiva molto importante, n. 2008/57, relativa "all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario"; Decisione della Commissione n. 2009/750 sul servizio europeo di telepedaggio.

La novità, evidenziata nel documento, consiste nell'inserimento di questa manovra nel nuovo contesto federale con la "scomposizione" delle competenze attribuite alle autorità territoriali, da una parte, e allo Stato centrale, dall'altra.

Come affermato nell'introduzione dell'Allegato in esame il "fulcro" è costituito dall'efficiente gestione delle risorse pubbliche "nel rispetto delle esigenze territoriali dello sviluppo economico".

Il documento del luglio 2009 pur riprendendo nella sostanza il quadro programmatico già portato avanti negli anni precedenti lo riorienta, alla luce di quanto detto, distinguendo quattro aree programmatiche:

- Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche (PIS) avviate e percentuale di avanzamento programmatico.
- Opere rientranti nel PIS, di cui si dispone solo dell'apposita delibera del CIPE.
- Opere rientranti nel PIS, non sottoposte ancora all'approvazione del CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Opere proposte dalle Regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro.

L'Allegato Infrastrutture sottolinea la svolta operata con la Legge obiettivo nel senso di evidenziare il carattere strategico delle opere nei vari settori (reti ferroviarie; reti stradali; reti metropolitane; "piastre logistiche"; ponte sullo Stretto; schemi idrici), stabilendo in tal modo anche le necessarie priorità e dando una diversa concretezza al Piano Generale dei Trasporti avviato nel 1983. Il documento rileva l'esigenza affermata di operare alcune scelte prioritarie con 21 opere "fondamentali e inderogabili" e mette in luce, inoltre, lo stretto legame tra l'attuazione della Legge obiettivo e il contesto europeo nel quale essa si inserisce, in particolare per le opere riguardanti l'Italia dei c.d. corridoi europei (n. 1 Berlino-Palermo; n. 5 Lisbona-Kiev; n. 24 Rotterdam-Genova; n. 8 Bari-Varna).

E' interessante notare l'analisi compiuta sulle "negatività strutturali" che incidono fortemente sullo sviluppo economico soprattutto nel settore dei trasporti: la congestione avrebbe un costo di 80 miliardi in Europa e 19 miliardi in Italia; la saturazione soprattutto su alcuni assi, che imporrà un'attesa per il transito (ad. es. per il valico del Frejus e del Giovi); la "monodalità" nell'offerta di trasporto, che ha visto un calo della ferrovia, che si attesta all'8 per cento (anche in Italia). Si calcola che il mancato sviluppo infrastrutturale comporti per l'Italia una perdita di ricchezza di circa 56 miliardi l'anno.

Il documento del luglio 2009, riprendendo quanto già espresso lo scorso anno anche in altri documenti come in particolare "la Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche" presentato dal CIPE nel marzo 2009, analizza le criticità, anche sotto il profilo procedurale, e i miglioramenti apportati.

Nel corso del 2009 l'Amministrazione ha realizzato, tra gli altri, interventi per far fronte all'"emergenza Abruzzo" e alla realizzazione dell'*Expo 2015*; ma un diverso risalto è dato anche al Nuovo Piano Energetico Nazionale per la rilevanza strategica che esso riveste ai fini della crescita e dello sviluppo del Paese. In questa ottica si collocano le azioni volte a migliorare il sistema dei trasporti e della logistica ottenendo una riduzione dei costi sia in termini energetici che ambientali (in linea, del resto, con l'impostazione data dall'Unione europea). Si afferma, infatti, esplicitamente che per attuare una politica di "autonomia energetica" occorre agire eliminando congestioni stradali e rilanciando la ferrovia rispetto al trasporto su gomma anche attraverso il potenziamento del trasporto marittimo ("autostrade del mare"), ancora una volta in sintonia con l'impostazione data anche di recente - come si è prima evidenziato - dall'Unione europea.

Passando agli altri documenti programmatici si ricorda che la nota preliminare per il 2009, di cui si sono fornite alcune anticipazioni nella relazione precedente, teneva conto delle

⁹ Tra queste figurano il Mo.SE, l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre, l'Asse AV/AC Torino-Milano-Brescia-Verona-Trieste, la metropolitana regionale Campana, gli Schemi idrici, l'AV Milano Genova, il Valico del Brennero, la Strada Statale Jonica.

trasformazioni intervenute con la ricomposizione in un unico Ministero operata dalla legge n. 121/2008 (di conversione del DL n. 85/2008) e della riorganizzazione del Ministero. Venivano richiamate le quattro priorità politiche¹⁰ fissate nell'Atto di indirizzo del Ministro del 29.7.2008, al quale ha fatto seguito la direttiva per il 2009.

Era anche illustrata la situazione del personale a seguito del riaccorpamento dei due Ministeri precedenti e veniva presentata la nuova struttura del bilancio con la ripartizione delle risorse tra i C.d.R.. Era anche indicata la spesa complessiva in termini di competenza prevista in circa 7,2 miliardi nel 2009; 6,6 miliardi nel 2010 e 6,8 miliardi nel 2011 e si dava atto di una rilevante consistenza di residui passivi presunti al 1° gennaio 2009: 8 miliardi di cui circa 1,4 miliardi di UPB di parte corrente e 6,7 miliardi in conto capitale.

La direttiva 2009 di cui si è fatto già cenno nella precedente Relazione, conteneva, come di consueto, le priorità politiche già fissate del resto nel citato atto di indirizzo e le strutture chiamate a realizzarle. Alla luce della nuova impostazione del bilancio venivano passate in rassegna le missioni e programmi e gli obiettivi strategici ad essi collegati nonché le aree di intervento e i piani di azione nei quali si articolavano in concreto le attività dei diversi Centri di Responsabilità. Gli allegati contenevano anche le schede tecniche con lo sviluppo temporale e gli indicatori per la valutazione dei risultati, nonché l'elenco dei capitoli la cui gestione era assegnata ai cinque C.d.R.

Sotto il profilo normativo nel 2009 sono state emanate numerose disposizioni riguardanti le infrastrutture ed i trasporti, alcune contenute in leggi specificamente dedicate a questo settore, altre contenute in leggi di carattere più generale. Tra queste ultime va menzionata la legge finanziaria per il 2009 che, contrariamente agli anni precedenti, contiene un solo riferimento al comparto dell'autotrasporto e un richiamo solo indiretto laddove è previsto l'utilizzo delle risorse finanziarie del FAS. La legge finanziaria 2009 ha trovato un completamento nell'ambito di una manovra più complessiva, anticipata con la legge n. 133 del 2008 (di conversione del DL n. 112 del 2008), la quale conteneva vari riferimenti agli interventi infrastrutturali.¹¹

Nel 2010 va ricordata la legge n. 73 del 22 maggio 2010, di conversione del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40¹², che contiene alcune norme in materia di trasporto rapido di massa e di Autorità portuali.

La manovra 2009 è stata completata con successive leggi tra le quali una di maggior rilievo, la n. 2 del 2009 (di conversione del DL n. 185 del 2008) che conteneva diversi articoli riguardanti la politica infrastrutturale.¹³

¹⁰ Priorità politiche: 1. Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere; 2. Incremento di efficienza del sistema dei trasporti, 3. Sicurezza; 4. Ammodernamento del Ministero.

¹¹ Si tratta di una serie di articoli ai quali si è fatto riferimento anche nella precedente Relazione: gli artt. 6 *quinquies* (fondo per interventi volti al potenziamento della rete infrastrutturale nazionale) e 6 *sexies* (Ricognizione delle risorse per la programmazione unitaria); art. 11 (Piano casa); art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV); art. 13 (Misure per valorizzare il patrimonio residenziale pubblico); art. 57 (Servizi di cabotaggio); art. 60 (Missioni di spesa e monitoraggio della finanza pubblica; nell'ambito della riduzione delle dotazioni finanziarie delle missioni di spesa, sono previste consistenti riduzioni nel triennio 2009-2011 per le tre missioni 13, 14 e 19 riguardanti Trasporti e Infrastrutture); art. 63 (Esigenze prioritarie; comma 4 - Autorizzazione di spesa di 300 milioni per il 2008 a favore Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.; comma 5 - Autorizzazione all'ANAS S.p.A. ad utilizzare le disponibilità sul conto di tesoreria n. 20.060; comma 12 - Istituzione nello stato di previsione del Mit del fondo per il sostegno del Trasporto Pubblico Locale - TPL, con una dotazione di 113 milioni per il 2008, 130 milioni per il 2009 e 110 per ciascuno degli anni 2010-2011; comma 13 contenente criteri per la ripartizione delle risorse tra le varie finalità previste); art. 74 (Riduzione degli assetti organizzativi delle amministrazioni dello Stato e di vari Enti pubblici nazionali con particolare riferimento, per l'area in esame, all'Ente nazionale per l'Aviazione civile - ENAC); art. 83 bis, (comma 31 - Tutela della sicurezza stradale e della regolarità dell'autotrasporto di cose per conto terzi).

¹² "Disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti "caroselli" e "cartiere", di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori".

¹³ Vanno menzionati gli articoli: 3, sulle tariffe di pedaggio; 18, che al comma 1 assegna una quota delle risorse del FAS al fondo infrastrutture per interventi infrastrutturali, al comma 4-bis, che prevede un particolare intervento per il superamento del disagio abitativo; 20 (Norme straordinarie per velocizzare le procedure esecutive di progetti nel QSN); 21 (Finanziamento Legge obiettivo); 25 (Ferrovie e Trasporto pubblico locale - TPL); 26 (Autorizzazione di spesa di 65 milioni per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per avviare la privatizzazione della Tirrenia).

Tra le altre leggi si possono ricordare le seguenti: n. 33/09 (contenente diverse disposizioni in materia di trasporti); n. 69/09 (che ha riguardato interventi infrastrutturali in vari settori compresi quelli attinenti alle infrastrutture immateriali e una norma di carattere generale relativa alla semplificazione delle procedure per i piccoli appalti pubblici); n. 99/2009 (contenente anch'essa varie disposizioni in materia di trasporti, tra le quali la liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili); n. 102/2009 di conversione del DL n. 78/2009 (con norme sia di carattere generale in materia di contratti pubblici, sia specifiche riferite al trasporto pubblico e in particolare a quello aereo); n. 141/2009 con riferimento al Ponte sullo Stretto¹⁴; n. 166/2009 che contiene disposizioni per l'adeguamento a norme comunitarie e a sentenze della Corte di giustizia europea riferentesi ai settori in esame.

La nota preliminare per il 2010 fornisce un quadro di riferimento aggiornato sulla struttura del Ministero, riproponendo le stesse priorità politiche confermate dalla successiva direttiva e contiene, oltre alle indicazioni sul fabbisogno di personale per il 2010, il quadro contabile e le schede per programmi ed obiettivi con gli indicatori associati a questi ultimi.

Un cenno va fatto alla finanziaria 2010 (legge n. 191 del 23 dicembre 2009), la quale pur non affrontando in modo sistematico gli aspetti infrastrutturali, contiene, peraltro, alcune disposizioni riguardanti questa materia.¹⁵

Si richiamano anche alcuni punti essenziali della direttiva del Ministro per il 2010, rilevando, peraltro, la tempestività della sua emanazione, il 4 gennaio 2010, in ossequio alla nuova normativa introdotta dalla legge n. 15/2009 e dal d.lgs. 150/2009 (già in precedenza citati), ai fini di una corretta impostazione dell'attività programmatoria.

La direttiva riprendendo le priorità politiche enunciate nell'atto di indirizzo del Ministro del 25 febbraio 2009¹⁶, dopo l'illustrazione del contesto organizzativo e funzionale, si sofferma sul sistema integrato dei controlli e sul ciclo di gestione della *performance* passando, poi, all'analisi dell'attuazione delle priorità politiche attraverso la loro declinazione in vari obiettivi strategici ed operativi.

La direttiva ha trovato un completamento nel successivo piano della *performance* 2010/2012, che sostanzialmente ripropone la realizzazione delle priorità e degli obiettivi strategici fissati nella direttiva.

La politica delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della nuova configurazione del bilancio dello Stato, si realizza in particolare attraverso tre missioni specifiche, la 13 "Diritto alla mobilità", la 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" e la 19 "Casa e assetto urbanistico".

Peraltro, si ricorda che nell'ambito di tale politica rientrano anche il Programma n. 6 "Ricerca nel settore dei trasporti" della missione 17 "Ricerca e innovazione", che viene esaminata in dettaglio nella parte di questa Relazione dedicata alla missione 17, alla quale si rinvia. Si riportano, quindi, solo alcune informazioni relative al programma 6 che si propone di favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali, anche con la partecipazione ad attività in ambito internazionale, nei trasporti su strada, su rotaia ed aereo, con incentivi alla ricerca riguardante la sicurezza del trasporto misto e intermodale. Nell'esercizio finanziario 2009 per il programma "Innovazione e ricerca scientifica" sono stati stanziati complessivamente euro

¹⁴ Per quanto concerne l'infrastruttura strategica "Ponte sullo Stretto di Messina", si ritiene utile segnalare: la delibera n. 102/2009, trasmessa per il parere di competenza, con la quale il CIPE ha preso atto della relazione del Commissario straordinario nominato per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività e ha deliberato l'entità della prima quota del contributo in conto impianti di 1.300 milioni da assegnare alla "Stretto di Messina S.p.A.". In proposito v. Delibera della Corte dei conti n. 24/2009/G del 29 dicembre 2009 adottata dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato che ha avuto ad oggetto la costruzione del ponte sullo Stretto ed ha anche passato in rassegna le deliberazioni del CIPE adottate nel 2009.

¹⁵ Si tratta dell'art. 2 comma 200 riguardante in particolare l'ENAC ed il settore aeronautico; i commi 203 e 204 relativi agli interventi in Sicilia da parte di ANAS S.p.A. ed altri interventi della stessa Società; 205 concernente l'atto aggiuntivo alla Convenzione con la Società Stretto di Messina S.p.A.; 228 riguardante interventi per gli alloggi nella Provincia dell'Aquila; 232 e 233 sui corridoi europei TEN-T; 240 sugli interventi di risanamento ambientale; altri riferimenti si trovano nell'elenco 1 e nelle tabelle allegate B e C.

¹⁶ 1. Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere; 2. Incremento di efficienza del sistema dei trasporti; 3. Sicurezza, 4. Ammodernamento del Ministero.

15.807.115; a fronte di impegni per euro 12.791.029,19 si sono registrati pagamenti per euro 12.282.796,32. I capitoli interessati sono essenzialmente: nn. 1801 “Contributo all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN)”; 1962 “Spese destinate al settore della nautica da diporto per la promozione di trasporti marittimi sicuri anche mediante il finanziamento di studi e ricerche”; 7118 “Spese per la ricerca e la formazione in materia di trasporti” e 7618 “Contributi a INSEAN e CETENA nel quadro della disciplina per aiuti di Stato a ricerca e sviluppo”. Circa il 97 per cento dello stanziamento di competenza ha riguardato i contributi all'INSEAN e al CETENA¹⁷.

In merito alla classificazione per missione e programmi va rilevato che essa ha subito alcune modifiche che saranno evidenziate nel corso dell'esame delle varie missioni.

2. Missione 13 “Diritto alla mobilità”

La missione si articola in otto programmi¹⁸, sette dei quali sono attuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mentre per il n. 8 “Sostegno allo sviluppo del trasporto”, come prima evidenziato, l'attuazione è affidata al Mef.

Gli stanziamenti definitivi riferiti all'intera missione sono pari a 12,1 miliardi (12,6 miliardi nel 2008). I pagamenti in conto competenza sono pari al 60 per cento circa degli impegni totali. I pagamenti totali, pari a 11,7 miliardi, costituiscono l'80,2 per cento degli stanziamenti definitivi di competenza.

2.1. Programma 1 “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”.

Il programma prevede la regolamentazione della circolazione in materia di veicoli, conducenti di trasporto nazionale ed internazionale, nonché lo sviluppo delle attività di servizio, ai cittadini ed alle imprese, della Motorizzazione civile. Esso è correlato alla priorità politica n. 3 “Sicurezza”, realizzata con vari obiettivi strategici, a loro volta articolati in diversi obiettivi operativi.

L'Amministrazione ha rilevato, in merito al capitolo 7334 “Finanziamento Piano Nazionale Sicurezza Stradale”, che la mancata movimentazione di questo, come di altri capitoli, è da attribuirsi alle difficoltà procedurali dei soggetti attuatori¹⁹.

In merito al capitolo 7336 “Attuazione Piano Nazionale Sicurezza Stradale” dalle informazioni assunte dall'Amministrazione è emerso che la mancata movimentazione è dovuta alla complessità procedurale per l'utilizzazione dei contributi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni.

Anche dopo la firma dei decreti non è stato possibile il completo impiego delle risorse, non potendo avere la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, che sarà conseguita nell'arco temporale previsto dalla stessa durata dei limiti di impegno.

¹⁷ L'INSEAN (anche noto come Vasca Navale) è un ente pubblico di ricerca ai sensi della legge 20 marzo 1975, n. 70, i cui compiti istituzionali sono quelli di promuovere ed effettuare attività di ricerca teorica e sperimentale nel campo dell'idrodinamica navale e marittima, cioè non collegata ad obiettivi industriali e commerciali. Va, peraltro, notato che il DL n. 78, del 2010, all'art. 7, comma 21, ha soppresso questo ente. Il CETENA (Centro per gli Studi di Tecnica Navale) è una società del Gruppo FINCANTIERI che si occupa di ricerca e consulenza in campo navale e marittimo. Dalla sua fondazione nel 1962 la società sviluppa attività di ricerca a livello nazionale e internazionale ed offre consulenza e servizi tecnici a cantieri, società armatrici, marine militari, operatori marittimi. Va ricordato che vi è un altro capitolo riguardante la ricerca scientifica, n. 7120, che presenta stanziamenti molto ridotti: 36.928 euro, ai quali non corrisponde nessun pagamento.

¹⁸ Il documento missioni e programmi 2009 della Ragioneria Generale dello Stato ha sostituito la denominazione del programma n. 7 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo” con “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne” che ora figura come programma n. 9. Il numero dei programmi, otto, è rimasto inalterato in quanto nella numerazione non figura più un programma con il n. 7.

¹⁹ In attuazione del disposto del comma 1035 (art. 1) della legge finanziaria 2007 n. 296/2006 il Ministero ha elaborato il “3° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”, da finanziarsi con le risorse rese disponibili dalla legge citata ed a tale fine ha preventivamente organizzato una fase di consultazione e concertazione con tutte le Regioni, l'UPI e l'ANCI.

Quanto al capitolo 7180 “Attuazione messa in sicurezza della viabilità”, l’Amministrazione ha fatto rilevare che la mancata utilizzazione dei fondi volti a fronteggiare il piano di emergenza per i lavori di ammodernamento dell’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è stata causata dai ritardi nell’individuazione degli interventi e della predisposizione della documentazione inerente alla progettazione esecutiva degli stessi da parte dell’ANAS.

1. GESTIONE DELLA SICUREZZA E DELLA MOBILITÀ STRADALE

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziam. definitivo di competenza	Stanz. def./ miss.	Stanz. def./ prog.	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziam. definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	2.Dip.infrastrutture	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0%	100,0%
	3.Dip. trasporti	88.340,2	316.489,9	2,6	77,0	289.664,4	408.597,7	375.968,2	307.016,0	70.229,4	31.352,3	81,7%	92,0%
interventi	2.Dip.infrastrutture	2.917,7	2.457,6	0,0	0,6	-26,8	5.375,3	2.457,6	2.061,0	350,1	2.964,1	83,9%	45,7%
	3.Dip. trasporti	13.344,3	1.421,4	0,0	0,3	1.337,4	14.765,7	13.904,3	4.892,2	9.408,8	464,6	35,2%	94,2%
investimenti	2.Dip.infrastrutture	51,9	39,8	0,0	0,0	81,2	91,7	39,8	1,0	89,6	1,0	2,6%	43,4%
	3.Dip. trasporti	311.512,4	90.407,1	0,7	22,0	95.337,2	401.919,5	221.841,3	54.465,2	294.629,6	52.824,7	24,6%	55,2%
Totale programma		416.166,5	410.865,8	3,4	100,0	386.339,0	830.799,8	614.261,2	368.435,5	374.707,6	87.656,8	60,0%	73,9%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Il programma 1 presenta uno stanziamento pari a 410,9 milioni (3,40 per cento dell’intera missione) con una flessione rispetto all’esercizio precedente (460,1 milioni); esso fa capo a due C.d.R., n. 2 Dipartimento per le infrastrutture e n. 3 Dipartimento per i trasporti, ma in realtà il 99,4 per cento degli stanziamenti riguarda il C.d.R. n. 3 (408,3 milioni). Circa il 77 per cento degli stanziamenti è destinato alle spese di funzionamento (68,4 per cento nel 2008). I pagamenti in conto competenza sono pari al 62,9 per cento degli impegni totali. Complessivamente nel programma si registra una lieve flessione dei pagamenti rispetto al 2008, in quanto sono circa il 60 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (66,4 per cento nel 2008), e questi ultimi sono il 73,9 per cento (60,6 per cento nel 2008) della massa spendibile.

2.2. Programma 2 “Logistica e intermodalità nel trasporto”

Il programma, che attua l’obiettivo strategico “Miglioramento dei livelli di sicurezza nella modalità di trasporto stradale” a sua volta articolato in tre obiettivi operativi, risponde - come già precedentemente rilevato - ad una finalità fondamentale nello sviluppo delle reti di trasporto, perseguita con particolare attenzione. Non a caso, infatti, rientra in questo programma la realizzazione delle c.d. “autostrade del mare” che, con l’incentivo *ecobonus*²⁰, introdotto con il d.P.R. 205/2006 in attuazione della legge n. 265/2002, tende ad alleggerire il traffico su “gomma” trasferendolo almeno in parte via mare.

In questa stessa ottica si collocano i pagamenti erogati (110,6 milioni) per l’Asse VI “Reti e nodi di servizio”, con i quali sono stati finanziati interventi infrastrutturali prevalentemente rivolti alle modalità di trasporto alternative alla modalità stradale, nell’ambito del Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006 che è in fase di chiusura definitiva.

Dalle informazioni attinte presso l’Amministrazione si rileva che sono stati erogati contributi a favore delle imprese per l’anno 2007, che sono in corso i pagamenti per il 2008 e che è in corso l’istruttoria per i contributi da erogare per l’anno 2009. La legge finanziaria 2007 ha attualizzato l’importo pari a 20 milioni stanziato dalla legge n. 265/2002, assegnando direttamente al Mit 77 milioni per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010, per un totale di 231 milioni. I rappresentanti dell’autotrasporto hanno lamentato il limitato funzionamento di questa misura dovuto a

20 Va ricordato che il beneficio dell’*ecobonus* è erogato nella misura del 25 per cento come rimborso delle tariffe pagate lungo le rotte esistenti; fanno eccezione quelle da e per la Sicilia, per le quali è del 28 per cento, e del 30 per cento per le nuove rotte: sulle “autostrade del mare” si è espressa la Corte anche in altra sede. V. Deliberazione n. 14/2009/G del 23 luglio 2009 - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato.

lungaggini burocratiche e alla difficile accessibilità di ingresso e di uscita dai porti. D'altra parte, ad avviso dell'Amministrazione questa importante misura di incentivazione potrà dispiegare completamente i suoi effetti se, oltre al necessario potenziamento degli impianti nei porti soprattutto per quanto riguarda il trasbordo, si avrà una riconversione del comparto dell'autotrasporto che risulta estremamente frammentato. In materia di autotrasporto su strada va ricordato che di recente è stato emanato il d.lgs. n.7 del 25 gennaio 2010 interessante il settore in esame, il quale ha dato attuazione alla direttiva comunitaria n. 2006/38 (c.d. *Eurovignette*), che prevede la possibilità per gli Stati membri di introdurre una tassazione²¹ a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture.

Altro aspetto rilevante nella realizzazione del programma è l'autotrasporto di persone che è stato oggetto di particolare attenzione nel 2009, soprattutto per attuare il riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale con le disposizioni introdotte dal d.lgs. n. 285 del 2005, cui ha fatto seguito il Regolamento contenuto nel d.m. 316/2006.

Per il settore dell'autotrasporto merci, l'attività nell'ambito di questo programma si è tradotta soprattutto in una rete di rapporti internazionali che ha riguardato non solo l'area comunitaria, ma anche numerosi Paesi al di fuori dell'Unione europea. In questo settore il Ministero fornisce un supporto tecnico alla Consulta generale dell'autotrasporto e ai rappresentanti delle categorie interessate.

L'altra attività che rientra nella realizzazione del programma è il controllo e monitoraggio del trasporto su strada, realizzato in collaborazione con il Ministero dell'interno e attraverso i 27 Centri mobili e pattuglie miste Mit-Polizia stradale.

2. LOGISTICA ED INTERMODALITÀ NEL TRASPORTO

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziam. definitivo di competenza	Stanz. def./ miss.	Stanz. def./ prog.	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziam. definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	3.Dip. trasporti	4.066,3	14.555,7	0,1	5,3	13.311,3	18.704,8	18.308,4	13.097,9	4.326,9	1.280,1	71,5%	97,9%
interventi		46.529,6	54.264,2	0,4	19,7	83.219,8	100.793,8	98.961,9	94.086,1	3.666,4	3.041,3	95,1%	98,2%
investimenti		717.932,6	184.228,2	1,5	66,9	206.046,8	902.160,8	312.829,1	163.300,5	478.951,5	259.908,8	52,2%	34,7%
oneri c. di parte corrente		0,0	15.305,5	0,1	5,6	15.200,0	15.305,5	15.305,5	15.200,0	0,0	105,5	99,3%	100,0%
oneri c. di conto capitale		0,0	7.009,2	0,1	2,5	7.009,2	7.009,2	7.009,2	7.009,2	0,0	0,0	100,0%	100,0%
Totale programma		768.528,5	275.362,8	2,3	100,0	324.787,2	1.043.974,1	452.414,2	292.693,7	486.944,7	264.335,7	64,7%	43,3%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Il programma registra, su un totale di 275,4 milioni, un'alta percentuale di stanziamenti per gli investimenti (66,9 per cento) rispetto agli interventi (19,7 per cento) ed alle spese di funzionamento (5,3 per cento). Sono stati effettuati pagamenti in conto competenza pari al 48,5 per cento degli impegni totali.

Per il programma 2 si registra, superando l'anomalia dello scorso anno (21,2 per cento), un tasso dei pagamenti rispetto agli stanziamenti definitivi di cassa pari al 64,7 per cento a fronte di uno scarso coefficiente di realizzazione di stanziamenti su massa spendibile del 43,3 per cento. Quest'ultima presenta un ammontare significativo (poco più di un miliardo), dovuto in particolare alla presenza di circa 768 milioni di residui iniziali, fenomeno presente anche nell'esercizio precedente pur se in misura leggermente inferiore (circa 703 milioni).

Esaminando più da vicino i singoli capitoli si rileva che il capitolo 1330 "Somme assegnate al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori e alla Consulta generale per gli autotrasporti" ha assorbito pressoché tutti gli stanziamenti del macroaggregato "interventi", 54,2 milioni rispetto al totale del macroaggregato di 54,3 milioni.

²¹ E' questo il termine usato nella direttiva, ma in realtà si traduce in un pedaggio, che in ambito comunitario si ispira al principio "chi usa paga" e "chi inquina paga".

Per quanto riguarda il macroaggregato “investimenti”, gli stanziamenti sono pari a 184,2 milioni e interessano sei capitoli tra i quali il 7306 relativo agli incentivi alle imprese di autotrasporto per incrementare la modalità marittima, che presenta lo stanziamento più elevato pari a 77 milioni. Sugli stanziamenti definitivi di cassa pari a 77 milioni sono stati effettuati pagamenti per circa 62 milioni, peraltro pari a circa il 50 per cento della massa spendibile (154 milioni).

Per l'intero programma, va segnalata la presenza di un elevato ammontare di economie pari a 264,3 milioni, prevalentemente economie in conto residui (241 milioni), che riguardano in particolare il capitolo 7330 relativo al fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato. Tale circostanza, secondo quanto riferito dall'Amministrazione, deriva dal mancato versamento per carenza di cassa, nel corso del 2009, all'Entrata del bilancio dello Stato a parziale copertura degli interventi in materia di trasporti²²; pertanto circa 241 milioni sono caduti in perenzione.

2.3. Programma 3 “Sistemi portuali”

Il programma, che va messo in relazione con il programma n. 13.9, è correlato all'obiettivo strategico “Regolamentazione e monitoraggio dei servizi di trasporto”, attuato attraverso quattro obiettivi operativi, riguardanti rispettivamente: la verifica dello stato delle concessioni demaniali e banchine nei porti sedi di Autorità portuali; la gestione del fondo perequativo delle Autorità portuali; la realizzazione di infrastrutture portuali e la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto. Il programma attiene agli interventi per gli *hub* portuali di interesse nazionale e lo sviluppo degli scambi marittimi e delle attività dei porti.

Per coerenza nella trattazione appare opportuno trattare questo programma unitamente al programma 12 “Infrastrutture portuali ed aeroportuali”, che rientra nella missione 14, limitatamente agli aspetti riguardanti i porti.

Premesso che, con riferimento alle autorità portuali, alle criticità ad esse inerenti ed al ritardo dell'utilizzazione delle risorse, la Corte dei conti²³ si è espressa con sue indagini specifiche, nel corso degli incontri presso l'Amministrazione sono emerse varie difficoltà nella realizzazione delle opere programmate. Esse sarebbero originate, almeno in parte, dalla complessità delle norme che riguardano questo settore.

Secondo l'Amministrazione le maggiori cause delle difficoltà incontrate sono dovute: all'inesistenza di procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA) specifiche, che tengano conto della peculiarità del settore portuale; ai frequenti contenziosi riguardanti le gare di aggiudicazione, con il conseguente fermo dei lavori o con il loro avvio ritardato; al “tetto” imposto agli impegni di spesa degli enti pubblici (nella fattispecie delle autorità portuali) che avrebbe determinato ulteriori difficoltà nella programmazione, nell'ammodernamento e nella riqualificazione delle infrastrutture portuali; e, soprattutto, nella difficoltà di esercitare il potere di revoca in caso di prolungato, mancato, impiego da parte dell'autorità portuale dei fondi ad esse assegnate.

Ad avviso dell'Amministrazione la revoca, da parte del Mit, dei finanziamenti accordati alle autorità portuali in caso del loro mancato impiego, con la conseguente imposizione a queste di restituire i fondi assegnati, favorirebbe il finanziamento di altre opere per l'ammodernamento, l'ampliamento e la riqualificazione dei porti. Una nuova disciplina di questo settore, trova la sua collocazione in un recente disegno di legge all'esame del Parlamento per la riforma del sistema portuale, che partendo dalle nuove realtà emergenti a livello mondiale, soprattutto nell'Estremo Oriente, e dalle conseguenti modifiche dei traffici; esso prevede, anche, una riclassificazione dei porti ed una nuova normativa in materia di Autorità portuali e marittime, introducendo una

²² Versamento disposto dall'art. 2, comma 229, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008).

²³ V. Delibere della Sezione del controllo sugli enti: n. 87/2009/G, che ha riguardato 24 Autorità portuali; n. 19/2010/G (Autorità portuale di Napoli); n. 23/2010/G (Autorità portuali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres); n. 26/2010/G (Autorità di Trapani).

diversa regolamentazione della concessione di banchine ed aree e nella riqualificazione delle aree portuali.

La questione della revoca, prima evocata, è stata, invece, affrontata dalla recente legge n. 73 del 2010 (di conversione del DL n. 40 del 2010)²⁴.

3. SISTEMI PORTUALI

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziamiento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamiento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	3. Dip. trasporti	102,4	8.093,3	0,1	10,2	7.406,8	8.251,0	8.251,0	3.743,3	3.717,3	790,4	45,4%	100,0%
	2. Dip. infrastrutture	50.000,0	19.500,0	0,2	24,7	69.500,0	69.500,0	69.500,0	69.500,0	0,0	0,0	100,0%	100,0%
investimenti	3. Dip. trasporti	125.126,7	51.422,5	0,4	65,1	58.633,7	176.549,2	226.893,1	38.181,1	132.503,8	5.864,3	16,8%	128,5%
Totale programma		175.229,2	79.015,8	0,7	100,0	135.540,4	254.300,3	304.644,1	111.424,3	136.221,2	6.654,8	36,6%	119,8%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Per questo programma, gestito anch'esso dai C.d.R. nn. 2 e 3, con netta prevalenza del n. 3, si rileva che la quasi totalità degli stanziamenti che ammontano a 79 milioni (113,3 milioni nel 2008) è destinata agli investimenti, 70,9 milioni (110 milioni nel 2008), con pagamenti per 111,4 milioni.

Questi ultimi costituiscono il 36,6 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa. Si rileva un anomalo coefficiente di realizzazione della massa spendibile pari al 119,8 per cento. Il fenomeno si è verificato a seguito di due successive integrazioni di cassa (la prima con la legge di assestamento e la seconda con DMT in attuazione della normativa sull'accelerazione dei pagamenti da parte delle Amministrazioni²⁵). Si segnala, altresì, un basso tasso di pagamenti in conto competenza sugli impegni totali pari al 20,4 per cento.

2.4. Programma 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo"

Il programma, correlato con l'obiettivo strategico "Regolamentazione, gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza dei trasporti", prevede oltre alla regolamentazione e alla vigilanza anche lo sviluppo della navigazione aerea e del sistema aeroportuale in stretta connessione con gli organismi internazionali ed in particolare europei (Eurocontrol). Ad esso è correlato l'obiettivo strategico "Regolamentazione, gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza dei trasporti", a sua volta attuato con un obiettivo operativo, volto a controllare le realizzazioni in termini di *safety* e di *security* individuate nel Contratto di programma Stato-ENAC. In proposito va ricordato che con riferimento alla *security* con il d.m. del 21 luglio 2009 l'ENAC è stato indicato come autorità responsabile per il coordinamento dell'attuazione della normativa comunitaria in materia di sicurezza dell'aviazione civile. Analoga competenza è attribuita all'ENAC in materia di *safety* per il monitoraggio dell'attuazione delle raccomandazioni dell'A.N.S.V. e del recepimento della normativa ICAO. Quanto alla normativa dell'Unione europea va ricordato che è stata completata, con l'emanazione del d.lgs n. 66/09, il recepimento delle Direttive 2008/49 e 2006/93. La DG del Mit interessata ha svolto la sua vigilanza istituzionale, anche attraverso l'esame e l'approvazione dei bilanci dell'ENAC e dell'ENAV.

²⁴ Art. 8-bis: "I fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, se non utilizzati entro il quinto anno dall'avvenuto trasferimento o assegnazione, possono essere revocati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con conseguente obbligo, a carico delle Autorità interessate, di procedere alla restituzione dei fondi ad esse erogati e non utilizzati."

²⁵ DL 1° luglio 2009 n. 78, convertito dalla legge 3 agosto 2009 n. 102.

Sono state esaminate le situazioni di alcuni aeroporti nazionali²⁶ ed è allo studio, anche in ambito Eurocontrol, un sistema di razionalizzazione del sistema aeroportuale italiano.

Il programma si caratterizza per il coordinamento e la supervisione delle attività internazionali, al fine di stabilire nuove normative ed accordi, nella c.d. fase “ascendente” (cioè della formazione della decisione), nonché le misure per l'applicazione delle norme e per le verifiche della sicurezza del trasporto aereo in quella “discendente”. Di particolare rilievo sono gli interventi per lo sviluppo dell'intero sistema aeroportuale.

4. SVILUPPO E SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO

(migliaia di euro)

Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	3. Dip. trasporti	452,3	5.401,1	0,0	2,1	5.154,2	5.895,6	5.841,0	5.315,2	291,1	289,2	91,0%	99,1%
interventi		164.600,4	173.102,5	1,4	67,1	169.524,1	340.006,3	175.473,2	169.524,1	162.179,8	8.302,4	96,6%	51,6%
investimenti		68.255,2	79.482,0	0,7	30,8	79.489,3	147.737,2	86.249,8	86.236,0	61.501,2	0,0	100,0%	58,4%
Totale programma		233.307,9	257.985,6	2,1	100,0	254.167,6	493.639,0	267.564,0	261.075,3	223.972,2	8.591,6	97,6%	54,2%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Nel programma, su un totale di circa 258 milioni, prevalgono, come nello scorso esercizio, gli stanziamenti per gli interventi pari al 67,1 per cento del totale del programma, rispetto agli investimenti pari al 30,8 per cento. I pagamenti in conto competenza costituiscono il 52,7 degli impegni totali. Complessivamente i pagamenti sono pari al 97,6 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa con un notevole aumento rispetto allo scorso anno (66,4 per cento). Gli stanziamenti definitivi di cassa sono il 54,2 per cento della massa spendibile.

2.5. Programma 5 “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”

Il programma, gestito prevalentemente dalla D.G. per il trasporto ferroviario, nell'ambito della priorità n. 2, è attuato attraverso la realizzazione di due obiettivi strategici: “miglioramento dei livelli di sicurezza nella modalità del trasporto ferroviario” e “regolamentazione e monitoraggio dei servizi di trasporto” a loro volta articolati in obiettivi operativi.

Il settore della sicurezza del trasporto ferroviario, come si è già evidenziato nella precedente relazione, ha subito importanti modifiche con un nuovo assetto realizzato in attuazione del d.lgs. 162 del 10/08/2007, che a sua volta recepiva la direttiva comunitaria n. 2004/49. Il nuovo assetto ha comportato l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) e dell'Organismo investigativo (OI).

Con l'assegnazione delle risorse, l'Agenzia ha avviato la sua attività già nel giugno 2008 e l'ha proseguita nel corso del 2009. In quest'anno di riferimento è stato emanato il 10 giugno l'atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ha assegnato le priorità e gli obiettivi per l'Agenzia nel 2009 ed è stata predisposta la Convenzione tra Mit e ANSF sulle modalità di verifica dei risultati di gestione, di miglioramento dei servizi e d'informazione del Ministero sull'attività dell'Agenzia. Quest'ultima è stata impegnata in relazione al gravissimo incidente ferroviario a Viareggio nel giugno 2009, a seguito del quale sono state avviate azioni

²⁶ Con decreti interministeriali del 7 novembre 2009 n. 812 e n. 813 (C.d.c. 3411 e 3412/2009) e del 29 gennaio 2010 n. 65 (C.d.c. 207/2010) sono stati approvati i contratti di programma relativi alla gestione degli aeroporti di Napoli Capodichino, Galileo Galilei di Pisa e Brindisi con i quali sono stati definiti, ai sensi dell'art. 11 – *nonies*, comma 1, della legge 2 dicembre 2005, n. 248, i parametri tariffari programmati che individuano la variazione annuale massima dei corrispettivi dei servizi regolamentati per il periodo 2009-2012, necessaria a garantire la copertura dei costi sostenuti nel medesimo periodo e l'equa remunerazione del capitale investito.

mirate soprattutto per il trasporto delle merci pericolose, in ossequio ad una specifica normativa comunitaria.

Al Ministero competono importanti funzioni di vigilanza sull'Agenzia che è tenuta a presentare un rapporto sull'attività svolta, onde far fronte alle criticità del sistema ferroviario nazionale. L'apposita Direzione generale del Mit ha, a sua volta, presentato nell'ottobre 2009 un proprio rapporto informativo sull'evoluzione della sicurezza ferroviaria nazionale e sulle criticità esistenti, tra le quali emerge la manutenzione del parco rotabile e lo sviluppo di attrezzature con moderne tecnologie di sicurezza anche con riferimento alla marcia del treno.

Nel 2009 è continuata l'attuazione del c.d. "Terzo pacchetto ferroviario" comunitario, costituito dai due regolamenti n. 1370/07 e n. 1371/07 e dalle due direttive n. 2007/58 e 2007/59. In particolare, sotto il profilo normativo interno va ricordato che con l'emanazione della legge n. 88 del 7 luglio 2009 (Legge comunitaria 2008) è stata approvata la delega per l'attuazione delle due direttive prima citate, al fine di proseguire il processo di liberalizzazione del settore ferroviario. A completamento della normativa è stata approvata la legge n. 99 del 23 luglio 2009, che ha introdotto la licenza ferroviaria nazionale per i servizi passeggeri, nonché alcune norme per un ulteriore adeguamento alla direttiva 2007/58. Si tratta, peraltro, di una materia in continua evoluzione anche in sede europea, soprattutto per quanto riguarda le licenze di conduzione dei treni.

5. SVILUPPO E SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

(migliaia di euro)

(migliaia di euro)													
Macroaggr.	Cdr	Residui Iniziali (1)	Stanziamento definitivo di competenza	Stanz. def./ miss	Stanz. def./ prog	Impegni Totali (2)	Massa Spendibile	Stanziamento definitivo di cassa	Pagato totale	Residui Finali Totali	Economie o maggiori spese	Pagato Totale/ Stanz. def. Cassa	Stanz. def. Cassa/ Mas Spend.
funzionamento	2. Dip.infrastrutture	11.900,0	11.900,0	0,1	19,6	11.900,0	23.800,0	23.800,0	23.800,0	0,0	0,0	100,0%	100,0%
		142,1	3.454,3	0,0	5,7	3.379,0	3.631,9	3.630,1	3.458,3	180,9	-7,3	95,3%	100,0%
interventi	3. Dip. trasporti	18.208,6	306,5	0,0	0,5	306,4	18.515,0	18.515,0	18.271,8	243,2	0,1	98,7%	100,0%
investimenti		25.245,5	45.088,1	0,4	74,2	45.091,6	70.333,6	51.398,4	41.358,4	23.974,8	5.000,5	80,5%	73,1%
Totale programma		55.496,1	60.748,9	0,5	100,0	60.677,0	116.280,6	97.343,5	86.888,5	24.398,8	4.993,2	89,3%	83,7%

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati RGS.

(1) Comprendono le variazioni in conto residui.

(2) Impegni in c/competenza + impegni in c/residui.

Nel programma 5, che registra uno stanziamento pari a 60,7 milioni (155,8 nel 2008), prevalgono gli investimenti che assorbono il 74,2 per cento del totale degli stanziamenti del programma, a differenza dell'anno precedente (24,1 per cento) nel quale invece prevalevano gli interventi (66,7 per cento). Per l'intero programma si può rilevare che l'80,4 per cento degli stanziamenti riguarda il Dipartimento per i trasporti. I pagamenti in conto competenza sono pari al 60,6 per cento degli impegni, mentre i pagamenti totali sono l'89,3 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa e questi ultimi l'83,7 per cento della massa spendibile, con un elevato coefficiente di realizzazione.

Esaminando più da vicino i capitoli del macroaggregato "investimenti" si rileva che il capitolo 7301 "Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti" assorbe il 74,3 per cento del totale degli stanziamenti definitivi di competenza per il programma, con circa il 90 per cento dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa; questi ultimi sono il 70,3 per cento della massa spendibile.

Questi dati assumono una propria connotazione per un settore particolarmente delicato, soprattutto con riferimento al trasporto di merci pericolose.

Non può non essere rilevato che perdura anche quest'anno l'assenza di pagamenti relativi al capitolo 7142 "Fondo per la mobilità dei disabili", osservando peraltro che nell'esercizio 2009 il Fondo non ha ricevuto stanziamenti.