

Analoghe forti riduzioni hanno subito l'adeguamento della Ferrovia meridionale (37,1 per cento), la strada statale 106 Jonica (49 per cento), la metropolitana di Napoli - Linea 6 (23,3 per cento), gli schemi idrici del Mezzogiorno (40 per cento), opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto (45,4 per cento). Va rilevato, peraltro, che nella rimodulazione compare un nuovo stanziamento di 900 milioni per "interventi destinati ai risanamenti ambientali e alla messa in sicurezza nel Mezzogiorno".

D'altra parte, come è stato evidenziato in uno studio della Banca d'Italia⁴, "i dati di spesa (...) sembrano escludere che il ritardo infrastrutturale dell'Italia sia imputabile a risorse finanziarie inferiori a quelle di altri Paesi europei", anche se negli ultimi anni indubbiamente la crisi economica ha influito negativamente anche sull'ammontare delle risorse per infrastrutture.

Le cause, quindi, vanno ricercate anche in altre direzioni e cioè nel processo di programmazione⁵, che, nelle sue varie fasi, vede l'intervento di diversi livelli di governo, talvolta con sovrapposizioni di ruoli, e nella disciplina sull'affidamento dei contratti di appalto dei lavori pubblici⁶ (oggetto negli ultimi quindici anni di numerose riforme), la quale, pur tendendo a migliorare e rendere più trasparenti le procedure, costituisce un complesso normativo non sempre di facile applicazione. E' auspicabile che le disposizioni introdotte dal DL n. 70 del 13 maggio 2011 possano consentire, nel rigoroso rispetto della trasparenza e della concorrenza, "un'accelerazione delle procedure", "una rapida cantierizzazione degli interventi" e una riduzione del contenzioso (v. art. 4). D'altra parte, modifiche alla legislazione interna si rendono necessarie anche per dare attuazione a norme comunitarie. In proposito va ricordato il recente "Libro verde" della Commissione europea sulla "modernizzazione della politica della UE in materia di appalti pubblici" (COM (2011) 15), che tende, tra l'altro, a migliorare gli strumenti a disposizione delle amministrazioni aggiudicatrici, a modernizzare le procedure e a favorire alcune forme di collaborazione tra Amministrazioni pubbliche.

Il Ministero nel 2010 ha completato la sua organizzazione con la fissazione (in riduzione) della nuova dotazione organica del personale, con l'istituzione del Nucleo per la valutazione e la verifica degli investimenti pubblici del Ministero e, soprattutto, dell'Organismo indipendente di valutazione (OIV), ed ha preso varie iniziative in attuazione del d.lgs. n. 150 del 2009; tra queste vanno ricordate: l'avvio del ciclo della *performance*, la fissazione di *standard* di qualità ed il programma triennale per la trasparenza e l'integrità.

Dall'analisi finanziaria emergono le stesse criticità riscontrate negli anni precedenti dovute, in larga misura, alla natura pluriennale degli interventi (soprattutto per alcuni programmi, in particolare il 14.3 "Opere strategiche"): relativamente bassa velocità della spesa e soprattutto dello smaltimento dei residui, anche se con alcune eccezioni; presenza di elevati residui e in alcuni casi di economie.

2. Profili istituzionali: ruolo e funzioni del Ministero

Nelle relazioni degli scorsi anni è stato già evidenziato che la politica delle infrastrutture, pur riguardando prevalentemente l'attività del MIT, interessa anche altre Amministrazioni, quali il MISE e il Ministero dell'Ambiente e, in un'accezione più ampia, va considerata nei diversi livelli in cui essa si articola, e cioè, a monte, quello dell'Unione europea e, a valle, il livello regionale e locale. E' ormai pacifico, come lo stesso MIT riconosce nell'Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011/2013, che la politica nazionale delle infrastrutture non può prescindere dal contesto comunitario, ma anzi in esso pienamente si inserisce. Alla luce di queste considerazioni, emergono già chiaramente il ruolo e la nuova fisionomia del Ministero in esame, chiamato, come altre Amministrazioni pubbliche, a dare attuazione a norme e orientamenti fissati dalle istituzioni comunitarie, che, soprattutto nelle RTE (Reti di Trasporto Trans-Europee), forniscono gli indirizzi programmatici, che il MIT rielabora e ripropone come quadro di riferimento alle autorità territoriali, ed in primo luogo alle Regioni. Non può essere

⁴ V. *La spesa per infrastrutture in Italia* in *Le infrastrutture in Italia*, Roma, 2011, p.201.

⁵ V. *La difficile programmazione delle infrastrutture in Italia*, op. cit. pp. 244 e ss.

⁶ V. *L'affidamento dei lavori pubblici in Italia*, op.cit. pp.440 e ss.

dimenticato che queste ultime, con l'approvazione della legge n. 42 del 2009, hanno assunto anche in tale materia un ruolo di protagoniste nella prospettiva di un "federalismo infrastrutturale". D'altra parte, parlando di nuova fisionomia del Ministero ci si riferisce anche ai profondi mutamenti, che ha subito in questi anni con l'assorbimento di varie strutture ministeriali. Esso, accanto a funzioni di regolazione (di cui è espressione in particolare il Consiglio superiore dei lavori pubblici) svolge un importante ruolo di programmazione e di amministrazione "di spesa" (anche se in parte questa si traduce in trasferimenti).

3. Quadro normativo e programmatico

3.1. Programmazione economico-finanziaria e novità normative, Note preliminari al bilancio, Direttive generali, Piano della performance; Ruolo dell'Organismo indipendente di valutazione

Nel contesto comunitario la politica delle infrastrutture si colloca nel quadro strategico di "UE 2020", che costituisce l'aggiornamento della c.d. "strategia di Lisbona" (avviata dal Consiglio Europeo tenuto in questa città nel marzo 2000), basata sulla conoscenza per realizzare una crescita "intelligente", "sostenibile" e "inclusiva". Accanto all'importante documento della Commissione sulla strategia "UE 2020", altro punto di riferimento per la politica europea e nazionale è costituito dall'*Atto per il mercato unico*, presentato dalla Commissione, che riprende in gran parte la relazione Monti del maggio 2010 "Una nuova strategia per il mercato unico". Nel primo documento la Commissione pone, tra i fattori fondamentali della crescita e di una nuova politica di coesione economica e sociale, la necessità di soluzioni innovative sotto il profilo finanziario, al fine di rilanciare, specie nelle Regioni trasfrontaliere, gli investimenti infrastrutturali dell'energia e dei trasporti. In modo ancora più incisivo si esprime l'*Atto per il mercato unico*, che, tra le numerose proposte per la sua completa realizzazione, prevede nuovi orientamenti per lo sviluppo "della rete transeuropea" dei trasporti, nonché una proposta relativa ad un quadro complessivo di finanziamento delle infrastrutture di trasporto.

Tra i documenti specifici per i trasporti vanno ricordati i Programmi, annuale e triennale, presentati dalla Commissione il 19 maggio 2010, che hanno previsto stanziamenti: il primo, incentrato su tre priorità⁷, di 78,2 milioni, il secondo di 112,4 milioni, per finanziare gli interventi prioritari della RTE, concentrati in tre settori⁸. Gli stanziamenti previsti hanno lo scopo di: aiutare gli Stati membri a realizzare alcuni collegamenti nel settore dei trasporti non previsti nei programmi precedenti; eliminare le strozzature esistenti ed aumentare la sicurezza dei trasporti, rendendoli più sostenibili; promuovere l'interconnessione tra i diversi modi di trasporto e favorire la collaborazione tra settore pubblico e privato.

Il recente Libro bianco della Commissione europea⁹ sullo "spazio unico europeo dei trasporti" delinea dieci obiettivi prioritari ed una "tabella di marcia" di quaranta iniziative strategiche per sviluppare entro il 2050 questo spazio europeo competitivo e sostenibile.

L'Unione, a 10 anni dal precedente Libro bianco del 2001, si propone di contrastare la crescita diseguale delle modalità di trasporto, promuovendo la costruzione di grandi reti transeuropee ma, allo stesso tempo realizzando la diversificazione e la sostenibilità dei servizi di trasporto.

Le istituzioni dell'Unione hanno adottato alcune iniziative nei vari settori dei trasporti.

⁷ 1. Promuovere lo sviluppo di un sistema di trasporto integrato ed ecologico, nonché studi per affrontare il problema del cambiamento climatico (stanziati 32,1 milioni per 13 progetti);

2. accelerare l'attuazione di progetti TEN-T (riguardanti i modi di trasporto in particolare ferrovie e vie navigabili) nonché progetti per sostenere la politica del "Cielo Unico Europeo" (41,1 milioni per 18 progetti);

3. studi per favorire la cooperazione tra settore pubblico e privato (4,9 milioni per 3 progetti).

⁸ 1. autostrade del mare (progetto prioritario TEN-T n. 21) per contribuire alla decongestione del traffico merci su strada, spostandolo verso rotte marittime (84,9 milioni per 8 progetti);

2. sistemi di gestione del traffico aereo e i "blocchi" funzionali di spazio aereo (20,5 milioni per 4 progetti);

3. servizi di informazione fluviale riguardanti le infrastrutture di gestione del traffico sulla rete delle vie navigabili (7,1 milioni per 5 progetti).

⁹ V. doc. COM. (2011) 144 def. Del 28/3/2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

Nel dicembre del 2010 è stato concordato, al fine di rafforzare la sicurezza del trasporto aereo di merci, un Piano d'azione europeo, il quale intende avviare una strategia comune dell'UE sulle misure di sicurezza e di emergenza adottate da vari Stati membri per affrontare i nuovi pericoli per l'aviazione civile.

Anche nel trasporto stradale il Consiglio ha raggiunto l'accordo su un progetto di direttiva tendente a rafforzare la sicurezza, prevedendo sanzioni per i guidatori che commettono infrazioni in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo. Particolare attenzione è stata prestata alla riduzione delle emissioni nocive dei veicoli, alla quale la Commissione europea ha dedicato un nuovo Piano d'azione.

In merito al trasporto ferroviario sono state approvate nuove norme volte alla costituzione di una rete ferroviaria europea per il trasporto merci basato su corridoi internazionali. Queste misure si propongono anche di rafforzare la collaborazione tra gestori delle infrastrutture e il trasporto merci su "ferro", per il quale sono stati indicati 9 nuovi corridoi strategici.

Va, peraltro, rilevato che la Commissione ha presentato ricorsi nei confronti di 13 Stati membri per non completa attuazione del primo "pacchetto ferroviario". In questo settore va evidenziato il regolamento n. 913 del 2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla rete ferroviaria europea "per un trasporto merci competitivo". Lo scopo è realizzare un "corridoio merci" che risponda alla necessità di migliori interconnessioni con le infrastrutture ferroviarie anche di Paesi terzi europei e che realizzi una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, che sia coerente con la rete TEN-T e con i corridoi del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).

Quanto al trasporto marittimo, la Commissione ha adottato nuove norme per migliorare le ispezioni tecniche delle navi ai fini di una maggiore sicurezza. In questa ottica è stato modificato il mandato dell'Agenzia europea per la sicurezza. In ottobre il Consiglio ha anche adottato un regolamento sui diritti dei passeggeri (soprattutto disabili) sulle navi.

A livello nazionale il documento di maggiore ampiezza sotto il profilo della programmazione è costituito dall'Allegato Infrastrutture al dPEF 2010-2013 trasmesso alle Camere il 17 luglio 2009 (al quale si è già fatto cenno nella relazione precedente), che si ispira al contesto internazionale e, soprattutto, europeo e contiene l'aggiornamento dei dati.

La maggiore novità del documento consiste nell'inserimento di questa manovra nel nuovo contesto, 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 riorienta nella sostanza il quadro programmatico degli anni precedenti, sottolineando lo stretto legame tra l'attuazione della legge obiettivo ed il contesto europeo nella quale essa si inserisce. Esso analizza in particolare le criticità emerse, anche sotto il profilo procedurale, e i miglioramenti apportati.

L'Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011/2013 del settembre 2010, già nel titolo, fornisce una sintesi del contenuto: "programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse", cui si aggiungono "le strategie".

Sotto il profilo organizzativo, stando a quanto affermato nel documento in esame, l'Amministrazione si propone di avviare un processo di rivisitazione funzionale ed organizzativa dei vari Enti alla stessa riconducibili: ANAS, Ferrovie dello Stato, ENAC, ENAV e Autorità portuali.

Nell'ambito dei documenti di carattere programmatico va menzionata la presentazione nel dicembre 2010 del "Piano della logistica 2011-2020", di cui si dirà nell'esame del programma 13.2. Il Piano indica le politiche da seguire nei vari settori dei trasporti (ferroviario, stradale, marittimo, aereo, fluviale) a livello nazionale e locale (con particolare riferimento alla mobilità urbana).

Passando agli altri documenti programmatici, va ricordata innanzitutto la Nota preliminare per il 2010, che fornisce un quadro di riferimento aggiornato sulla struttura del Ministero, prevedendo le stesse priorità politiche confermate dalla direttiva del Ministro. Il

documento contiene, inoltre, il quadro contabile e le schede per programmi ed obiettivi con gli indicatori associati a questi ultimi.

Per il 2011, in ossequio alle nuove norme di contabilità, la Nota preliminare è stata sostituita da una Nota integrativa al disegno di legge di bilancio per i 2011 e per il triennio 2011-2013. Essa, dopo una breve illustrazione dello scenario socio-economico attuale del triennio per i settori interessanti il MIT, presenta il quadro normativo e regolamentare e l'assetto, ormai definitivo, dell'Amministrazione.

Come ogni anno anche nel 2010, oltre ad alcuni atti normativi specifici per la politica in esame¹⁰, disposizioni in materia di infrastrutture e dei trasporti si ritrovano anche in leggi di carattere generale. Tra le prime vanno ricordate le leggi n. 120 del 29 luglio 2010 e la legge n. 163 (di conversione del DL n. 125 del 2010). La legge n. 120 del 2010 contiene una nuova normativa di riforma del codice della strada che si propone soprattutto di migliorare la sicurezza della circolazione, sia con sanzioni più severe in caso di violazione del codice stesso, sia con misure di prevenzione e di incremento della messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e viarie. La legge n. 163 del 2010, recante "misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria", ha consentito alle società del Gruppo Tirrenia di utilizzare temporaneamente, per "far fronte ad indifferibili esigenze di cassa", le risorse che l'art 19, comma 13 *bis* del DL n. 78 del 2009 (convertito dalla legge n. 102 del 2009) aveva destinato all'ammodernamento e adeguamento della flotta. Si aggiunge, peraltro, che resta fermo il vincolo del "ripristino, tale da consentire gli interventi di ammodernamento e adeguamento nel rispetto degli obblighi convenzionali"¹¹.

La Corte, pur consapevole dell'importanza di portare a termine l'annoso processo di privatizzazione della Tirrenia, non può non esprimere forti perplessità sull'impiego di risorse destinate agli investimenti (per l'ammodernamento e adeguamento della flotta), per far fronte ad esigenze di cassa. Ciò, purtroppo, nel quadro generale di una forte flessione della spesa per investimenti.

¹⁰ Sono stati emanati decreti legislativi in attuazione di direttive comunitarie, in particolare sulle seguenti materie: interoperabilità del sistema ferroviario, sviluppo delle ferrovie comunitarie e ripartizione di capacità di infrastruttura ferroviaria, aggiudicazione di appalti pubblici; decreti del Presidente della Repubblica, sui regolamenti rispettivamente del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, sul riordino degli Enti vigilati dal MIT, e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Tra le leggi si ricordano oltre alla n. 120 del 2010 esaminata nel testo, le leggi n. 19 del 2010 di adesione dell'Italia alla Convenzione sulla responsabilità civile per danni causati dal combustibile delle navi, n. 111 del 2010 in materia ambientale e di autotrasporto, la legge n. 127 del 2010 sulla regolarità del servizio pubblico del trasporto marittimo.

¹¹ A seguito delle modifiche apportate dal Senato, sono stati introdotti due nuovi commi 5 *bis* e 5 *ter*, che intervengono sul processo di dismissione della Tirrenia S.p.A., al fine di assicurare gli obiettivi di privatizzazione, di cui all'art. 19 *ter* del DL n. 135 del 2009 (convertito dalla legge n. 166 del 2009) e di garantire allo stesso tempo "la continuità del servizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole nel rispetto dei limiti delle risorse finanziarie" di cui al citato art. 19 *ter*, "tenuto conto della intervenuta ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria della Tirrenia di navigazione S.p.A. e della Sidemar-Sicilia regionale marittima S.p.A."

La norma in esame prevede la proroga delle convenzioni con le società di navigazione del gruppo Tirrenia fino al completamento della procedura di dismissione e autorizza il Commissario straordinario alla cessione separata di Tirrenia e Siremar. Si fanno anche salvi gli schemi di convenzioni con queste società, approvati il 10 marzo 2010 con decreto del MIT di concerto con il MEF, prevedendo che "le relative convenzioni saranno stipulate dal Ministero concedente con i soggetti che risulteranno aggiudicatari", a seguito delle procedure di dismissione. La lettera b) del comma 5 *bis* dell'art. 1 in esame prevede, altresì, che le regioni Sardegna, Toscana, Lazio e Campania completino "le rispettive procedure di privatizzazione nel più breve tempo" e in ogni caso non oltre la conclusione della procedura di dismissione delle società Tirrenia e Siremar. L'altro comma introdotto dal Senato, 5 *ter*, consente alle regioni, "per far fronte alla gestione di criticità del settore del trasporto marittimo", all'esigenza di "garantire la continuità territoriale, e per favorire la conclusione dei processi di privatizzazione in atto", di utilizzare le risorse del FAS "relative ai programmi di interesse strategico regionale di cui alla delibera CIPE n. 1 del 2009". Su questa materia v. Determinazione della Sezione Enti della Corte dei conti n. 63/2010 e la Relazione allegata.

Tra le seconde vi è la finanziaria 2010 (legge n. 191 del 23 dicembre 2009), che, peraltro, come già rilevato nella scorsa relazione, contiene solo disposizioni molto limitate riguardanti gli aspetti infrastrutturali¹².

Alcune norme di rilevante interesse per il settore in esame sono contenute nella legge n. 122 del 30/7/2010 (di conversione del DL n. 78 del 2010) recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica. Vanno segnalati l'art. 15, commi 1-5, l'art. 15, comma 6 *sexies* (sulle autostrade venete), l'art. 19, comma 16 *bis* (sulle procedure di alienazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica) e, nel Titolo III, gli artt. 46-48.

L'art. 15, commi 1-5, prevede modifiche al sistema di "pedaggiamento" autostradale¹³.

Gli articoli 46-48 si occupano del rifinanziamento del Fondo infrastrutture, delle concessioni autostradali, dell'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e delle procedure concorsuali. Di queste norme si dirà più estesamente nell'esame del programma 14.11.

All'art. 46 si è già fatto cenno nella relazione precedente; può essere interessante in questa sede rilevare che, con riferimento ai mutui accesi con la Cassa Depositi e Prestiti entro il 31 dicembre 2006 interamente non erogati ai soggetti beneficiari, sono stati revocati quindici mutui rendendo disponibili 231,8 milioni, dei quali sono stati destinati al Mo.S.E. 230 milioni¹⁴.

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti si trovano anche nella legge n. 25 del 26 febbraio 2010 (di conversione del DL n. 194 del 30 dicembre 2009)¹⁵. Va evidenziato il comma 4 dell'art. 5 che proroga le disposizioni in materia di arbitrati sui contratti pubblici in attesa del recepimento della Direttiva 2007/66 che tendeva a migliorare l'efficacia dei mezzi di tutela.

Una normativa ancora *in itinere* di notevole importanza è costituita dal recente disegno di legge presentato dal Governo per la "Riforma della legislazione in materia portuale" che, modificando la legge n. 84 del 1994, si propone, con una nuova disciplina, di tener conto dei profondi cambiamenti verificatisi a livello internazionale, che impongono di adeguare i porti e renderli competitivi proprio attraverso il rilancio delle infrastrutture e della logistica ad essi collegati. Lo scopo è quello di riuscire ad intercettare le correnti di traffico delle merci ed in particolare dei *containers*, recuperando i flussi che negli anni si sono spostati verso i porti del Nord Europa, resi più competitivi. Dalle indicazioni contenute nel citato Piano della logistica, si dovrebbero recuperare dai 2 ai 4 miliardi, con una maggiore efficienza soprattutto della "retroportualità". La normativa si propone, inoltre, di ridisegnare i compiti e le funzioni delle Autorità portuali anche in relazione alle Autorità marittime, tenendo, altresì, conto della

¹² Si tratta dell'art. 2, comma 200, riguardante in particolare l'ENAC ed il settore aeronautico; 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.

¹³ Con riferimento sia alle autostrade che ai raccordi autostradali gestiti direttamente da ANAS S.p.A., è stato introdotto un "pedaggiamento" utilizzando i caselli delle concessionarie e successivamente un sistema c.d. "afflusso libero" (*free flow*); per le autostrade in concessione è stato previsto, invece, l'aumento del canone che le concessionarie corrispondono all'ANAS. Il comma 3 indica lo scopo di queste misure, che consiste nella riduzione dei trasferimenti statali all'ANAS; il testo, infatti, afferma che le entrate derivanti da queste misure "vanno a riduzione dei contributi annui per investimenti relativi a opere e interventi di manutenzione straordinaria anche in corso di esecuzione".

¹⁴ Va rilevato, peraltro, che in merito al mutuo di 79,6 milioni destinati al sistema idroviario padano-veneto, il MIT ha rilevato una "incoerenza amministrativa" nella revoca operata perché l'Amministrazione ha provveduto e provvederà al pagamento di rate di mutuo che restano finalizzate alla realizzazione di detto sistema idroviario.

¹⁵ Esse riguardano, in particolare, le concessioni aeroportuali, le patenti di guida, il trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, gli arbitrati sui contratti pubblici, il riordino del Corpo delle Capitanerie di porto, i diritti aeroportuali, la proroga del blocco delle tariffe nei servizi aeroportuali e del trasporto ferroviario, il regime transitorio dei servizi automobilistici interregionali, l'accesso alla professione di autotrasportatore, il personale marittimo, la sicurezza degli impianti ENAV, l'adeguamento delle tasse dei diritti marittimi e altre misure riguardanti i porti e le Autorità portuali.

dimensione federalista verso la quale ci si sta avviando e, quindi, della possibilità dell'istituzione delle Autorità portuali regionali.

Sotto il profilo finanziario è stato istituito, in attuazione della finanziaria 2007 (art. 1, comma 983), un fondo perequativo di 50 milioni, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le Autorità portuali, secondo criteri di riparto definiti dal MIT. In attesa della riforma complessiva in questa materia, è intervenuta la legge n. 73 del 2010 (di conversione del DL n. 40 del 2010)¹⁶.

Va ricordato, peraltro, che sulle Autorità portuali la Corte dei conti¹⁷ si è espressa con sue indagini specifiche, con particolare riferimento alle criticità emerse ed al ritardo dell'utilizzazione delle risorse.

Nella normativa non avente carattere legislativo, un'importanza particolare riveste il d.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207, contenente il regolamento di esecuzione del d.lgs. n. 163 del 2006 sul Codice dei contratti pubblici. Con l'approvazione di questo regolamento si è completata la riforma della disciplina dei contratti pubblici che era stata avviata con il recepimento delle direttive comunitarie cosiddette di terza generazione attraverso il citato d.lgs. Il regolamento introduce anche una compiuta disciplina di dettaglio per gli appalti dei servizi e delle forniture, che copre tutte le fasi di progettazione, gara ed esecuzione¹⁸.

Per il 2011 norme sulla materia oggetto di questa relazione sono contenute nella legge n. 220 del 13 dicembre 2010 (legge di stabilità)¹⁹ e nella legge n. 10 del 26 febbraio 2011 (di conversione del DL n. 225 del 29 dicembre 2010), cosiddetto "milleproroghe"²⁰, alle quali si fa solo cenno rinviando un esame più dettagliato alla prossima relazione.

Si può ricordare in questa sede, in merito alla legge di stabilità, l'art. 1, commi 6 e 7, riguardante la ripartizione tra le Regioni delle risorse, previste dall'art. 25 del DL n. 185 del 2008 (convertito dalla legge n. 2 del 2009) per il trasporto pubblico ferroviario locale e regionale. E' interessante rilevare in proposito che l'erogazione delle risorse è subordinata alla verifica della previsione di misure di efficientamento e di razionalizzazione da effettuare da parte del MIT e del MEF entro il primo semestre 2011.

La direttiva del Ministro per il 2010, in ossequio alla nuova normativa introdotta dalla legge n. 15 del 2009 e dal d.lgs. n. 150 del 2009, ai fini di una corretta impostazione dell'attività programmatica, riprende le priorità politiche enunciate nell'atto di indirizzo del Ministro del 25 febbraio 2009, e, 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, definendo i relativi indicatori per la verifica della loro realizzazione, un quadro di connessione tra questi, le priorità politiche, le missioni, i programmi, nonché i soggetti attuatori (C.d.R.) e le risorse finanziarie, umane e strumentali ad essi assegnate.

¹⁶ La legge, date le difficoltà insorte nella gestione di alcune Autorità portuali, ha consentito la revoca, da parte del MIT, dei finanziamenti accordati a dette Autorità in caso del loro mancato impiego. D'altra parte, nel 2010 lo stanziamento del citato Fondo perequativo è stato ridotto dalla legge di approvazione del bilancio e successivamente dal DL 194 del 2009 (convertito dalla legge n. 25 del 2010) a 22,7 milioni.

¹⁷ V. Delibere della Sezione del controllo sugli Enti: n. 87/2009/G, che ha riguardato 24 Autorità portuali; n. 9/2010/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).

¹⁸ Sul regolamento di esecuzione la Corte, in sede di controllo di legittimità, ha formulato alcune osservazioni. V. Deliberazione n. 28/2010/P.

¹⁹ Le norme riguardano la politica infrastrutturale in senso ampio: utilizzo risorse FAS per l'edilizia sanitaria pubblica (art. 1, comma 5); trasporto pubblico ferroviario locale e regionale (commi 6 e 7); linea ferroviaria Torino-Lione (commi 62 e 63); fondo scorta per le Capitanerie di porto, risorse destinate all'ENAC (tabella C).

²⁰ Le disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti riguardano: l'autorizzazione dell'UE alla concessione della garanzia richiesta ai sensi del d.m del 21 settembre 2010, considerata dalla Commissione europea un aiuto; proroga al 31 marzo 2011 per la sottoscrizione, tra MIT-MEF e Trenitalia, dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale in regime di obblighi di servizio pubblico (art. 2 comma 4 *quaterdecies*). Tra le altre proroghe si ricordano: quelle di cui alla Tabella 1 allegata: al 31 marzo 2011 delle concessioni aeroportuali e del riordino del Corpo delle Capitanerie di porto; quella dei termini di cui all'art. 253, comma 9 *bis*, del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 163 del 2006); in materia di trasporto pubblico locale (differimento del termine di cessazione del regime transitorio degli affidamenti dei servizi pubblici locali); per interventi a sostegno dell'autotrasporto.

Le priorità politiche indicate nella direttiva 2010 sono state confermate anche nell'Atto di indirizzo del 26 febbraio 2010 e nella successiva direttiva per il 2011²¹, che segue la stessa articolazione della precedente.

Per i profili attinenti all'attività di controllo e pianificazione interna si rileva che, con d.m. n. 66 del 29 gennaio 2010, è stato approvato, ai sensi degli artt. 10 e 15 del d.lgs. n. 150 del 2009, il Piano della *performance* 2010/2011.

Il Ministro, con i decreti nn. 275 e 276 del 30 aprile 2010, ha disposto la cessazione del servizio di controllo interno (SECIN), l'istituzione dell'Organismo indipendente di valutazione della *performance* (OIV) in forma monocratica, e della struttura tecnica di misurazione della *performance* (in attuazione degli artt. 14, comma 2 e 30, commi 2 e 4, del citato d.lgs. n. 150 del 2009)²². Il d.m. n. 274 del 10 settembre 2010 ha approvato il sistema di valutazione della *performance*, che è stato adottato dal predetto Organismo.

Va rilevato che il decreto n. 275 del 2010 ha attribuito all'OIV anche le funzioni relative al coordinamento del controllo di gestione e alle attività di supporto all'organo di indirizzo politico amministrativo di cui all'art. 15 del d.lgs. 150 del 2009.

In questa nuova configurazione del controllo interno si collocano i sistemi di controllo esistenti (SISTRA, SIGEST) che sono "migrati" nella nuova piattaforma tecnologica operante nell'ambito del Sistema pubblico di connettività (SPC).

L'OIV ha promosso nel secondo semestre 2010 incontri di formazione allo scopo di consentire l'avvio ordinato del ciclo della gestione della *performance* ed ha iniziato, in collaborazione con i C.d.R., a definire alcuni *standard* di qualità elaborando uno schema di programma triennale per la trasparenza e l'integrità, che, peraltro, ha costituito un punto di riferimento per altre Amministrazioni.

Secondo la valutazione dell'OIV, il MIT "ha assorbito" le novità introdotte dal d.lgs. n. 150 del 2009, adeguando l'impostazione delle diverse attività al nuovo sistema di controllo.

4. Assetti organizzativi

4.1. Processo di razionalizzazione organizzativa

Nelle Relazioni sugli esercizi precedenti è stata illustrata la riorganizzazione del Ministero, in attuazione della finanziaria 2008, che aveva previsto la riunificazione dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, operata in concreto con la legge 14 luglio 2008 n. 121 (di conversione del DL 16 maggio 2008 n. 85).

L'organizzazione – o piuttosto la riorganizzazione – del Ministero, è stata in concreto attuata con il d.P.R. del 3 dicembre 2008 n. 211, che ha tenuto conto anche delle disposizioni sul contenimento della spesa di cui alla legge n. 133 del 2008. In questa ottica sono stati ridotti da 53 a 47 i posti di livello dirigenziale generale e da 310 a 279 quelli di livello dirigenziale non generale, ridotti ulteriormente a 251 in attuazione di una successiva normativa²³. Questi ultimi sono stati redistribuiti con il d.m. del 2 aprile 2009; la copertura dei posti di secondo livello è stata completata con l'adozione, dal gennaio 2010, di vari decreti direttoriali.

Si è proceduto, inoltre, con un d.P.R. del 25 marzo 2010 alla nomina del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, con d.m. 22 luglio 2010 n. 515 è stato, infine, istituito il Nucleo per la valutazione e la verifica degli investimenti pubblici del MIT.

Con dPCM del 19 novembre 2010, in attuazione di quanto disposto dalla legge n. 25 del 26 febbraio 2010, la dotazione organica del personale è stata rideterminata (in sostituzione della pianta organica allegata al d.P.R. n. 211 del 2008) in 9.514 unità così articolate:

²¹ Priorità politica 1 - Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere; priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti; priorità politica 3 - Sicurezza; priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero.

²² Su questi decreti in data 2 marzo 2010 ha espresso parere favorevole la Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle Amministrazioni pubbliche (CIVIT).

²³ V. art. 2, comma 8 *bis*, del DL 30 dicembre 2009 n. 194 (convertito dalla legge 26 febbraio 2010 n. 25) e dPCM del 19 novembre 2010. Si ricorda che, a completamento del nuovo assetto del Ministero con il d.P.R. n. 212 del 2008, sono stati riorganizzati gli uffici di diretta collaborazione del Ministro.

Unità	Dir. 1° fascia	Dir. 2° fascia	Area Terza	Area Seconda	Area Prima	Totale
Pianta organica	47	251	3.359	5.088	769	9.514
Presenze al 31.10.10	40	243	2.983	4.890	757	8.913

A questa data risultavano, pertanto, non coperti 601 posti: 7 Dirigenti di 1° fascia; 8 Dirigenti di 2° fascia; 376 dell'area terza; 198 dell'area seconda; 12 dell'area prima²⁴. Si registra una diminuzione di 131 unità rispetto al 2009. Va ricordato che le 11.000 unità delle Capitanerie di porto, pur essendo inserite nella Marina Militare, gravano sul bilancio del MIT.

Va ancora menzionato il d.P.R. del 5 ottobre 2010 contenente il regolamento per il riordino degli Enti vigilati dal MIT (in attuazione dell'art. 26, comma 1, della legge n.133 del 2008).

4.2. Problematiche applicative del d.lgs. n. 150/2009

Va riconosciuto che il MIT ha proceduto tempestivamente all'attuazione delle disposizioni del d.lgs. n. 150 del 2009, elaborando nel luglio del 2010 un documento sul sistema di misurazione e valutazione della *performance* di cui si è in parte già detto in precedenza. Ci si limita quindi, in questa sede, solo ad alcune brevi considerazioni, sottolineando il rilievo dato dall'OIV del MIT all'“apertura ai cittadini ed agli utenti”, ponendo in primo piano l'impatto delle politiche attivate sulla soddisfazione finale dei bisogni della collettività, nonché la rilevazione del grado di soddisfazione dei destinatari delle attività stesse e dei servizi. In questa ottica sono stati individuati dei “valutatori esterni” (*stakeholder*) di cui l'OIV ha definito una prima mappa per costruire una tabella basata sul binomio interesse-influenza per ciascun macro settore per valutare la “ricaduta sociale” del Ministero, il livello di interesse e l'influenza dei valutatori individuati.

Sempre in attuazione del citato d.lgs. n. 150 del 2009, l'OIV ha elaborato il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità del Ministero. Ai sensi dell'art. 11, comma 8, di questo decreto il MIT ha istituito una sezione del proprio sito istituzionale denominata “Trasparenza, valutazione e merito”. In questa linea si sta orientando l'OIV, predisponendo un documento di “rendicontazione sociale” che è chiamato a monitorare anche il rispetto dell'altro concetto che è alla base della nuova normativa e cioè l'integrità, strettamente legata alla cultura della legalità.

4.3. Innovazione tecnologica

Il MIT nel 2010 ha sviluppato l'attività di innovazione tecnologica in quattro diretti: tecnica, comunicativa, statistica ed amministrativa. Tra le azioni realizzate vanno ricordate: la razionalizzazione sui prodotti *software* destinati alla gestione del *back office*, il nuovo sistema informativo per il monitoraggio delle infrastrutture strategiche, i sistemi ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti), l'unificazione in un unico “dominio MIT” al fine di uniformare la gestione delle varie *policy* di sicurezza e dei servizi distribuiti e la realizzazione di un portale intranet per le comunicazioni interne. Dalle informazioni fornite dall'Amministrazione si rilevano alcune criticità dovute all'impossibilità di provvedere al *turn over* delle apparecchiature obsolete, con la conseguenza di limitare le possibilità di miglioramento della disponibilità dei servizi agli utenti.

5. Quadro generale degli andamenti finanziari del Ministero

5.1. Andamenti e risultati finanziari contabili nel complesso e per C.d.R.

Prima di procedere all'analisi finanziaria per singoli Centri di Responsabilità, appare opportuno formulare alcune considerazioni di carattere generale.

In merito al ricorso alla flessibilità di cui all'art. 23, comma 3, della legge n. 196 del 2009, l'Amministrazione ha evidenziato che i tagli agli stanziamenti disposti anche nel corso dell'anno hanno sostanzialmente consentito di ricorrervi in modo molto limitato.

²⁴ Dalle informazioni assunte dall'Amministrazione si rileva che nel periodo gennaio/ottobre 2010 sono cessati dal servizio 217 dipendenti, mentre ne sono stati assunti 87.

Nell'ambito del *plafond* fissato per ciascuna missione dal MEF, si è verificata l'esistenza di eccedenze di stanziamenti per le spese non rimodulabili che però non è stato possibile utilizzare per compensare le spese rimodulabili anche in carenza di fondi.

In questa situazione, stando alle informazioni ricevute dal Ministero, si è proceduto a far fronte agli impegni pluriennali già assunti anche se le ulteriori riduzioni apportate dalla legge di bilancio 2011-2013 hanno comportato la mancata copertura di alcuni impegni.

ANDAMENTI GESTIONALI PER CENTRI DI RESPONSABILITÀ

(migliaia)

Centro di responsabilità	Gabinetto	Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici	Capitanerie di porto	Consiglio superiore dei lavori pubblici	Totale
Residui definitivi iniziali	6.413,51	5.839.298,69	3.494.272,05	137.528,74	1.598,89	9.479.111,87
Stanziamiento iniziale di competenza	19.004,12	3.197.451,68	3.058.680,99	710.414,16	6.038,53	6.991.589,48
Stanziamiento definitivo di competenza	27.910,16	4.437.478,64	3.744.073,06	797.725,73	6.587,04	9.013.774,63
Massa Impegnabile	27.954,06	6.128.701,49	3.974.255,17	797.789,57	6.593,47	10.935.293,76
Impegni Totali	19.133,83	4.998.985,31	3.509.591,84	781.141,98	6.317,31	9.315.170,26
Stanziamiento definitivo di cassa	28.483,24	5.660.971,42	5.053.144,13	856.012,14	7.399,95	11.606.010,87
Massa Spendibile	34.323,66	10.276.777,34	7.238.345,10	935.254,47	8.185,93	18.492.886,51
Pagato totale	17.514,37	2.847.092,81	3.407.943,60	704.075,91	6.785,86	6.973.750,12
Residui Finali Totali	6.244,70	6.309.325,28	3.090.467,91	194.524,55	574,15	9.601.136,60
Economie totali	10.595,92	1.155.629,00	752.690,01	36.915,94	1.153,47	1.956.984,34

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

(in percentuale)

Centro di responsabilità	Gabinetto	Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici	Capitanerie di porto	Consiglio superiore dei lavori pubblici	Totale
Impegni Totali/Massa Impegnabile	68,45	81,57	88,31	97,91	95,81	85,18
Impegni Comp./Stanz. Def. Comp.	68,29	78,23	88,91	97,24	95,33	84,33
Stanz. def. Cassa/Massa Spendibile	82,98	55,09	69,81	91,53	90,40	62,76
Pagamenti Totali/Massa Spendibile	51,03	27,70	46,95	75,28	82,90	37,71
Pagamenti Comp./Stanz. Def. Comp.	55,68	34,77	52,77	79,88	96,29	46,35
Variazione Residui finali/Residui iniziali	-2,63	8,05	-11,56	41,44	-64,09	1,29
Residui Stanz. Tot./Residui Tot.	0,73	14,60	9,88	2,72	0,07	12,83
Residui Stanz. Comp./Residui Tot. Comp.	1,27	31,92	18,37	3,68	0,15	26,23
Velocità Gestione della Spesa*	81,54	44,45	59,35	82,15	101,01	54,96
Velocità Smaltimento Residui**	30,76	22,33	40,71	48,61	27,71	29,50

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

*percentuale dei pagamenti in conto competenza su impegni in conto competenza.

**percentuale dei pagamenti in conto residui sui residui definitivi iniziali.

Dall'analisi dei dati finanziari del MIT emerge che gli stanziamenti per il 2010, pari a 9 miliardi, sono diminuiti di circa il 13,5 per cento rispetto al 2009 (10,4 miliardi). Di questi, il 69 per cento interessa spese in conto capitale, in particolare investimenti fissi lordi, contributi agli investimenti in generale e alle imprese e trasferimenti (categorie 21, 22, 23 e 26). Le risorse sono distribuite tra cinque centri di responsabilità (C.d.R.): 1. Gabinetto, 2. Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale (che d'ora innanzi sarà indicato come "Dipartimento infrastrutture"), 3. Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informatici e statistici ("Dipartimento trasporti"), 4. Capitanerie di porto, 5. Consiglio superiore dei lavori pubblici ("Consiglio Superiore").

Il C.d.R. che gestisce la percentuale più elevata (49,2 per cento) di risorse è il Dipartimento infrastrutture. Seguono il Dipartimento trasporti con il 41,5 per cento degli stanziamenti, le Capitanerie di porto con l'8,8 per cento, il Gabinetto con lo 0,3 per cento e il Consiglio Superiore con lo 0,1 per cento.

Esaminando più da vicino la gestione dei singoli C.d.R. si rileva che il Dipartimento infrastrutture (C.d.R. 2), gestisce non solo 7 programmi della missione 14 specificamente dedicati alle infrastrutture pubbliche (alcuni in collaborazione con il Dipartimento trasporti), ma anche parzialmente un programma della missione 4 "L'Italia in Europa e nel mondo", uno della missione 13 "Diritto alla mobilità" insieme al Dipartimento trasporti, due della missione 19 "Casa e assetto urbanistico" e un programma per ciascuna delle missioni 32, relativo ai Servizi istituzionali, e 33 "Fondi da ripartire".

Dei 4.437,5 milioni di stanziamenti (5.527,2 nel 2009), 2.236,7 milioni (3.169,7 nel 2009) riguardano gli investimenti pari al 40,4 per cento con una flessione rispetto all'anno precedente (57,3 per cento nel 2009), e 1.690,9 milioni (1.530,9 nel 2009) oneri comuni in conto capitale; si registra, inoltre, una flessione delle spese di funzionamento, che passano da 304,2 nel 2009 a 172,5 milioni.

La percentuale maggiore di stanziamenti riguarda la missione 14 ("Infrastrutture pubbliche e logistica") con il 77,9 per cento (48,2 nel 2009), seguita dalla missione 19 ("Casa e assetto urbanistico") con il 15,5 per cento. Il programma che assorbe maggiori stanziamenti, con il 38,7 per cento (25,2 nel 2009) è il n. 3 "Opere strategiche" della missione 14, con un aumento rilevante rispetto all'anno precedente.

Si registra una buona percentuale di impegni sulla massa impegnabile pari all'81,6 per cento, a fronte della quale si segnala una bassa velocità di gestione della spesa pari al 44,5 per cento e una scarsa velocità di smaltimento dei residui pari al 22,3 per cento, come del resto per il complesso dei C.d.R. (29,5 per cento). Tali fenomeni, che caratterizzano l'Amministrazione in esame e che si ripercuotono anche nei programmi, sono dovuti soprattutto alla natura pluriennale degli interventi effettuati dal MIT.

Per tutto il C.d.R. 2, si registrano pagamenti in conto competenza pari al 34,8 per cento degli stanziamenti definitivi di competenza ed emerge un tasso ridotto dei pagamenti totali sugli stanziamenti definitivi di cassa (50 per cento), con una lieve flessione rispetto al 2009 e sulla massa spendibile (27,7 per cento).

Il C.d.R. n. 3, Dipartimento trasporti, con uno stanziamento di 3.744,1 milioni, in flessione del 9,4 per cento rispetto all'anno precedente (4.131,2 nel 2009), assorbe il 42 per cento degli stanziamenti per l'intero Ministero. Esso gestisce sette programmi della missione 13 ("Diritto alla mobilità") affidati al MIT, nonché tre programmi della missione 14 (in collaborazione con il C.d.R. n. 2) e il programma n. 3 della missione 19 anch'esso co-gestito con il C.d.R. n. 2; infine il programma 6 della missione 17 "Ricerca e innovazione" (esaminata in altra parte di questa Relazione dedicata alla missione 17, alla quale si rinvia) e, parzialmente, un programma per ciascuna delle missioni trasversali nn. 32 e 33.

Le risorse maggiori gestite dal Dipartimento riguardano la missione 13 con l'88,9 per cento degli stanziamenti assegnati al C.d.R.; in particolare il programma 6 "Sviluppo della mobilità locale" ne assorbe il 45,6 per cento.

Il 62,3 per cento delle somme stanziare per il C.d.R. 3 riguarda gli investimenti, mentre il 26,4 si riferisce agli interventi.

Gli impegni totali costituiscono l'88,3 per cento della massa impegnabile. Gli impegni in conto competenza sono l'88,9 per cento degli stanziamenti in conto competenza.

Rispetto all'esercizio precedente si registra una flessione del 14,2 per cento del pagato totale. I pagamenti in conto competenza rappresentano il 45,3 per cento degli impegni totali.

Il rapporto tra pagamenti totali e massa spendibile, pari al 46,9 per cento, è superiore a quello del C.d.R. n. 2.

Il C.d.R. n. 4 Capitanerie di porto, gestisce il programma n. 7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", che è esaminato

nella parte della Relazione, dedicata alla Missione 7, nella quale funzionalmente si inseriscono le Capitanerie di porto.

Questo C.d.R., con 797,7 milioni e una variazione in aumento del 15,7 per cento (689,2 nel 2009), assorbe l'8,9 per cento (6,6 nel 2009) degli stanziamenti di tutto il Ministero, che per l'80,4 per cento riguardano spese di funzionamento nell'ambito della missione 7. Si rilevano indici elevati di impegni totali su massa impegnabile pari a circa il 98 per cento, di pagamenti totali su massa spendibile (75,3 per cento) e stanziamenti definitivi di cassa su massa spendibile (91,5 per cento).

Si registra una velocità di gestione della spesa elevata (82,15 per cento), mentre si rileva un aumento del 41,4 per cento dei residui finali rispetto a quelli iniziali. In effetti, per i motivi già esposti, la velocità di smaltimento dei residui è pari solo al 48,6 per cento, anche se risulta essere la più elevata rispetto agli altri C.d.R.

Il C.d.R. n. 1 "Gabinetto" presenta stanziamenti (aumentati del 23 per cento rispetto al 2009) pari allo 0,3 per cento dell'intero Ministero (0,2 nel 2009), che per circa il 99,6 per cento riguardano spese di funzionamento (56,4 per cento per la missione 32). Tale percentuale trova giustificazione nel ruolo di orientamento politico tipico del Gabinetto del Ministro.

Analoghe considerazioni possono essere formulate per il C.d.R. n. 5 "Consiglio Superiore", che presenta una percentuale molto bassa di stanziamenti, 0,1 per cento su tutto il Ministero, quasi esclusivamente destinati alle spese di funzionamento, date le funzioni di consulenza tecnica, di sorveglianza e di regolamentazione proprie di questo C.d.R., per il quale si segnala una percentuale di variazione dei residui finali su quelli iniziali in diminuzione del 64 per cento, cui corrisponde una bassa velocità di smaltimento dei residui (27,7 per cento).

5.2. Analisi dei dati del rendiconto dell'entrata e della spesa: criticità emerse

Le previsioni iniziali di cassa per il 2010 relative ai capitoli di entrata gestiti dall'Amministrazione ammontano complessivamente a 690,3 milioni; al contrario i versamenti ammontano a 707,7 milioni con uno scostamento in aumento del 2,53 per cento. Il 75,8 per cento delle previsioni iniziali riguarda entrate non riassegnabili, alle quali corrispondono un accertato pari a 505,1 milioni, un riscosso per 505,5 milioni ed un versato di 510,3 milioni pari al 97,5 per cento delle previsioni sia iniziali che definitive.

Va rilevato che dei 47 capitoli di entrata solo per 25 sono state formulate previsioni relative ad incassi che ammontano a 559,6 milioni (+81,1 per cento del previsto).

Le ragioni della mancata formulazione delle previsioni, secondo quanto riferito dall'Ufficio Centrale di Bilancio (UCB), risiedono nel fatto che talvolta il sistema informativo non consente a tale ufficio l'inserimento delle previsioni stesse, in quanto molti capitoli di entrata (25) sono classificati per memoria.

Per quanto riguarda gli scostamenti dalle previsioni formulate, l'UCB ha precisato che i dati relativi al versamento delle entrate si riferiscono a disposizioni legislative previste dalla normativa vigente che ha visto modificati nel tempo l'indice di motorizzazione, la domanda dei servizi da parte degli utenti e l'entità delle sanzioni amministrative erogate.

Nelle Tavole 6 e 7 (in allegato) si riportano i capitoli di entrata per i quali sono state effettuate riassegnazioni per euro 66.031.721 nei relativi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero, suddivise in due tavole che riportano rispettivamente i dati relativi ai d.m.t. con i quali vengono riassegnate, per la spesa 2010, entrate verificatesi negli ultimi due mesi del 2009 e nei primi 10 mesi del 2010.

Si esamina in particolare il capitolo di entrata 2459 di competenza del Dipartimento trasporti, intitolato ai 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. Il capitolo è identificato con UPB 2.1.2.1 non codificata come riassegnabile. Le previsioni di entrata iniziali relative al capitolo, in termini di competenza, sono pari a zero; a seguito di variazioni con d.m.t. per 6,97 milioni, si raggiunge la previsione definitiva per tale importo che è stata disattesa da un valore dell'accertato, del riscosso e del versato pari a 9,27 milioni.

Tale capitolo di entrata è stato riassegnato al medesimo Dipartimento sul capitolo di spesa 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 per 6,97 milioni e riguarda attività che rientrano nel programma 1 della missione 13. Dall'andamento del capitolo di entrata è possibile una prima considerazione positiva sull'attività svolta in relazione ai servizi di competenza della Direzione generale, di cui al capitolo di entrata stesso.

In tema di riassegnazioni, un caso particolare è costituito dal capitolo di spesa 1451 per il quale si segnala una forte riduzione dei fondi operata sullo stanziamento²⁵.

Fin dalla prima applicazione della norma, infatti, all'Amministrazione è stato ridotto in misura rilevante l'importo di riassegnazione delle entrate, in contrasto con la previsione normativa di rideterminazione annuale dello stanziamento del Fondo di cui al capitolo 1451.

In realtà, diversamente da quanto disposto dall'art. 1, comma 617, della Legge finanziaria 2008²⁶, la dotazione del Fondo già per il 2008 è stata di 75,9 milioni, inferiore quindi al 50 per cento delle entrate riassegnabili pari a 178,9 milioni e di anno in anno è diminuita, arrivando nel 2010 a soli 59,4 milioni, a fronte di entrate riassegnabili pari a 205,2 milioni.

Anche nell'anno in corso, per effetto dell'art. 1, comma 13, della legge di stabilità 2011, lo stanziamento previsto di 53,8 milioni ha subito una sensibile riduzione. Il taglio ammonta, infatti, a 5,6 milioni e pertanto l'effettiva disponibilità risulta di 48,1 milioni.

Il citato comma 617, inoltre, dispone che l'utilizzazione dei Fondi è effettuata dal Ministro competente di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, in considerazione dell'andamento delle entrate effettivamente versate. La previsione di un ulteriore adempimento da assolvere per utilizzare i fondi, secondo l'Amministrazione, determina l'attenuazione degli effetti di semplificazione e razionalizzazione delle procedure per la riassegnazione delle entrate.

Quanto agli effetti sulla spesa delle misure di stabilizzazione della finanza pubblica, nell'esercizio finanziario 2010, il DL 78 del 2009, convertito nella legge n. 102 del 2009, non ha prodotto alcun effetto di contenimento della spesa del Ministero, mentre questo si è verificato con il DL n. 112 del 2008, convertito nella legge n. 133 del 2008. Rispetto alle previsioni precedenti, il DL n. 112, infatti, registra una diminuzione degli stanziamenti di spesa per l'importo di 115,5 milioni dovuti all'impatto dell'art. 60²⁷. Quanto agli effetti prodotti dall'art. 61, i limiti di impegno sono stati rispettati, tranne che per le spese riguardanti l'utilizzo dei mezzi di trasporto (cap. 1058 - p.g. 14).

Dalle notizie assunte dall'UCB, si rileva, in merito al riconoscimento di debito, che nel corso del 2010 l'Amministrazione ha assunto impegni e disposto conseguenti pagamenti per 301.571,77 euro, a fronte del riconoscimento di debiti derivanti da obbligazioni pregresse non formalizzate contabilmente. Inoltre, nel corso dell'esercizio in esame sono state effettuate regolazioni contabili e debitorie, sia da parte dell'amministrazione centrale che dagli Uffici periferici del Ministero, riguardanti sistemazioni contabili di pagamenti in conto sospesi per circa 5 milioni, mediante rimborsi alla Banca d'Italia²⁸.

²⁵ "Fondo da ripartire per le finalità previste dalle disposizioni legislative di cui all'elenco n. 1 allegato alla legge finanziaria 2008, per le quali non si dà luogo alle riassegnazioni delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato". La legge n. 244 del 2007 (finanziaria 2008), all'articolo 2, commi 615 e 616, ha disposto che per le entrate regolate dalle disposizioni legislative riportate nell'elenco 1, allegato alla stessa legge, non si procede più alla riassegnazione delle somme negli stati di previsione dei Ministeri in relazione ai versamenti affluiti, ma per esse sono istituiti appositi fondi da ripartire con decreti del Ministro.

²⁶ Tale norma ha stabilito che l'entità del primo stanziamento riferito all'anno 2008, fosse commisurata al 50 per cento dei versamenti riassegnabili ai pertinenti capitoli di entrata nel 2006 e che la dotazione dei fondi venisse "annualmente rideterminata in base all'andamento dei versamenti riassegnabili effettuati entro il 31 dicembre dei due esercizi precedenti".

²⁷ Gli artt. 60 e 61, per quanto interessa in questa sede, riguardano, la riduzione delle dotazioni finanziarie delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

²⁸ Si tratta normalmente di spese derivanti da sentenze di condanna dell'Amministrazione nel corso di procedimenti giudiziari, a cui non si è potuto far fronte con gli ordinari stanziamenti, in mancanza di risorse finanziarie ed a cui si è sopperito con anticipazioni di cassa da parte della Banca d'Italia, attraverso lo strumento del mandato in conto sospesi (anticipazioni di tesoreria) ex art. 14 del DL 31 dicembre 1996, n. 669.

Circa i “capitoli-fondo” va precisato che di fatto alcuni capitoli, pur avendo tale denominazione, costituiscono un normale stanziamento di bilancio sul quale vengono imputati impegni e pagamenti (esempi tipici sono il Fondo per l'autotrasporto, quello da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche e il Fondo per il trasporto pubblico locale). Al contrario, i Fondi presenti nello stato di previsione del MIT destinati a sopperire alle esigenze di altri capitoli di spesa mediante decreti di trasferimento delle risorse sono ²⁹.

Premesso che le eccedenze di spesa (60,7 milioni C/C e 53 mila C/R) si manifestano in concomitanza con la registrazione dei pagamenti a mezzo ruoli per i quali non si hanno strumenti di controllo preventivo, per molti di tali pagamenti l'impegno corrispondente risulta perento e non c'è possibilità di pervenire alla loro preventiva reiscrizione. Ad avviso dell'UCB, appare difficile trovare soluzioni a tale fenomeno se non attraverso modifiche delle procedure esistenti (ad es. abolendo i ruoli e disponendo tutti i pagamenti con ordinativi di pagamento).

Quanto al fenomeno dei residui di stanziamento l'UCB ha evidenziato che esso è legato ai tempi per l'attivazione degli interventi infrastrutturali, che comportano una dilazione temporale e di impegno e spesa, con la conseguente necessità di ricorrere alla conservazione in bilancio dei fondi non utilizzati nell'esercizio di competenza. Ulteriore causa dell'aumento di tali residui è stata la trasformazione dei limiti di impegno in contributi, per i quali non trova applicazione la procedura di cui al comma 54 della LF 1997, che prevede lo scorrimento in avanti del piano pluriennale di spesa, con slittamento in coda dell'annualità non impegnata nell'anno di competenza.

Rispetto agli stanziamenti approvati si registrano rilevanti economie nel 2010 che interessano 5 capitoli per circa 74 milioni rispetto agli 11,4 del 2009. Particolarmente rilevanti le economie del cap. 7770 “contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali” pari al 91 per cento degli stanziamenti.

6. Le missioni con riferimento alle analisi dei programmi, alle valutazioni finanziarie e alle criticità gestionali

Il MIT attua programmi di varie missioni anche se la sua attività è concentrata essenzialmente su 3 di esse: n. 13 “Diritto alla mobilità”, n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”, n. 19 “Casa e assetto urbanistico”. Ma esso partecipa anche all'attuazione di altre missioni, quelle trasversali n. 32 e 33; n. 4 “L'Italia in Europa e nel mondo” (per una parte del programma 4 “Cooperazione economica finanziaria e tecnologica”)³⁰; n. 7 “Ordine pubblico e sicurezza” (programma 7 “Sicurezza e controllo nei mari nei porti e sulle coste”); n. 17 “Ricerca e innovazione” (programma 6 “Ricerca nel settore dei trasporti”). D'altra parte va ricordato che alcuni programmi delle missioni 13, 14, e 19 sono gestiti da altri Ministeri.

²⁹ Fondo unico di amministrazione per il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi istituzionali (cap. 1417); Fondo da ripartire per maggiori esigenze di spese per consumi intermedi (cap. 1450); Fondo da ripartire per le finalità previste dalle disposizioni legislative di cui all'elenco n. 1 allegato alla LF 2008, per le quali non si dà luogo alle riassegnazioni delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato (cap. 1451); Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali maggiori esigenze relative a spese direttamente regolate per legge (cap. 1460); Fondo a disposizione per eventuali deficienze di capitoli relativi alle spese di Forza armata (cap. 2122); Fondo per il pagamento dell'accisa sui prodotti energetici impiegati dalle Capitanerie di Porto (cap. 2207); Fondo per l'efficienza dei servizi istituzionali delle Capitanerie di porto (cap. 2216).

³⁰ Il programma è stato inserito a seguito dell'accordo stipulato con la Libia per la “Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero”; nonostante siano stati stanziati 180,6 milioni nel 2009 e stanziati e impegnati 183,7 milioni nel 2010, per le note vicende che hanno interessato la Libia, non sono stati effettuati pagamenti.

6.1 Missione 13 “Diritto alla mobilità”

La missione si articola in otto programmi, sette dei quali sono attuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre per il n. 8 “Sostegno allo sviluppo del trasporto”³¹ l’attuazione è affidata al MEF.

(migliaia)

Missione	013. DIRITTO ALLA MOBILITÀ							
Programma	1.Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	2.Logistica ed intermodalità nel trasporto	3.Sistemi portuali	4.Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	5.Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	6.Sviluppo della mobilità locale	9.Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Totale
Residui definitivi iniziali	378.178,02	490.189,54	136.398,06	224.140,60	24.589,07	1.617.209,05	93.199,61	2.963.903,95
Stanziamento iniziale di competenza	282.295,59	195.659,99	70.227,31	181.043,62	53.582,67	1.389.391,78	487.701,70	2.659.902,66
Stanziamento definitivo di competenza	376.052,44	376.096,40	84.391,63	223.141,27	54.031,00	1.709.138,92	505.182,64	3.328.034,30
Massa Impegnabile	390.124,70	394.329,26	84.391,66	223.141,43	54.034,27	1.835.850,74	526.592,61	3.508.464,67
Impegni Totali	351.292,88	343.098,10	71.771,13	222.887,95	53.820,65	1.584.582,06	509.390,92	3.136.843,70
Stanziamento definitivo di cassa	510.224,79	551.220,58	111.522,29	268.482,79	54.271,55	2.429.867,35	556.961,55	4.482.550,89
Massa Spendibile	754.230,46	866.285,94	220.789,68	447.281,87	78.620,08	3.326.347,98	598.382,25	6.291.938,26
Pagato totale	341.565,45	372.760,14	70.632,74	232.014,48	53.941,46	1.527.518,47	526.441,77	3.124.874,50
Residui Finali Totali	288.108,30	281.772,86	91.489,65	214.750,27	26.709,21	1.602.220,13	56.775,70	2.561.826,12
Economie/Maggiori spese comp.	22.664,18	5.989,24	616,94	306,17	-2.540,78	71.480,39	-6.388,08	92.128,08
Economie/Maggiori spese res.	101.892,53	205.763,70	58.050,35	210,94	510,19	125.128,99	21.552,86	513.109,56

(in percentuale)

Missione	013. DIRITTO ALLA MOBILITÀ							
Programma	1.Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	2.Logistica ed intermodalità nel trasporto	3.Sistemi portuali	4.Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	5.Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	6.Sviluppo della mobilità locale	9.Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Totale
Impegni Totali/Massa Impegnabile	90,05	87,01	85,05	99,89	99,60	86,31	96,73	89,41
Impegni Comp/Stanz Def Comp	91,05	90,40	87,88	99,86	99,53	85,94	98,55	90,14
Stanz. Def. di Cassa /Massa Spendibile	67,65	63,63	50,51	60,03	69,03	73,05	93,08	71,24
Pagamenti Totali/Massa Spendibile	45,29	43,03	31,99	51,87	68,61	45,92	87,98	49,66
Pagamenti Comp/Stanziamento Definitivo Comp	65,29	60,86	37,09	32,38	56,49	42,36	96,56	54,70
Variazione Residui finali/Residui iniziali	-23,82	-42,52	-32,92	-4,19	8,62	-0,93	-39,08	-13,57
Residui Stanz Tot/ Residui Tot	3,43	10,65	10,50	0,00	0,79	10,41	10,33	8,68
Residui Stanz Comp/Residui Tot Comp	9,16	21,26	18,32	0,00	0,81	18,25	24,70%	15,70
Velocità Gestione della Spesa	71,70	67,33	42,21	32,42	56,76	49,29	97,98	60,68
Velocità Smaltimento Residui	25,40	29,35	28,83	71,28	95,25	49,69	41,43	44,02

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

*percentuale dei pagamenti in conto competenza su impegni in conto competenza

**percentuale dei pagamenti in conto residui sui residui definitivi iniziali

³¹ Il programma, gestito dal MEF, prevede contratti di servizio per trasferimenti correnti a FS S.p.A., ANAS S.p.A. ed ENAV S.p.A. nonché mutui per sistemi ferroviari, metropolitane, parcheggi e trasferimenti a Fincantieri e Credito navale. Nel suo ambito si inseriscono il Progetto Malpensa 2000 e l’Agenzia per la sicurezza del volo. Va, peraltro, rilevato che la gestione affidata direttamente al MEF non è coerente con la nuova classificazione del bilancio per missioni e programmi.

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione sono pari a 8,4 miliardi (12,1 miliardi nel 2009) ed i pagamenti totali sono pari a 7 miliardi. In particolare gli stanziamenti riferiti esclusivamente al MIT sono 3,3 miliardi³² (39,3 per cento dell'intera missione) mentre i pagamenti sono pari a 3,1 miliardi.

Nella successiva esposizione si concentrerà l'attenzione sui programmi nn. 1, 2 e 6, sia per la consistenza delle risorse assegnate (programma n.6), sia per l'importanza strategica nello sviluppo dei trasporti (programma n.2), sia per la presenza di alcuni problemi e specificità (programma n.1). Si ritiene, d'altra parte, utile fare cenno, sia pure in estrema sintesi, agli altri programmi della missione.

Il programma 3 "Sistemi portuali", che va messo in relazione con il programma n. 12, della missione 14, è correlato con l'obiettivo strategico "Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali" e prevede l'implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali, già finanziate ed in corso di esecuzione e necessarie all'operatività delle Autostrade del mare³³.

Il programma 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", è correlato con la priorità politica 2 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti", realizzato con l'obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto". Il programma 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), a sua volta attuato con l'obiettivo volto ad accrescere la vigilanza sull'ENAC, ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico (ad esclusione della Regione Sardegna)³⁴.

Nonostante i progressi nell'attuazione del programma in esame, permane l'esigenza di un'esatta individuazione dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale (in attuazione dell'art. 698 del Codice della navigazione) e di un piano nazionale degli aeroporti per incrementare il trasporto aereo e pervenire ad un complessivo sistema di trasporti interconnessi realizzando appieno l'intermodalità, auspicata dalla Corte, in aderenza con l'impostazione dell'UE.

Il programma 5 "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", nell'ambito della priorità n. 2, è attuato attraverso la realizzazione di due obiettivi strategici: "Miglioramento dei servizi di trasporto" e "Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti", a loro volta articolati nei relativi obiettivi operativi³⁵. La garanzia di un adeguato servizio su tutto il territorio nazionale con l'introduzione di costi *standard*, corrisponde, peraltro, all'esigenza di attuare il dettato della legge n.42 del 2009; ciò presuppone la predisposizione di dati attendibili per pervenire ad un assetto dei trasporti caratterizzato dall'efficienza, nonché dal progressivo superamento della spesa storica.

Il programma 9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne", istituito nel 2009 in sostituzione del programma 7, si ricollega alla priorità politica 2. La realizzazione del programma è affidata al raggiungimento di due obiettivi strategici: "Miglioramento dei servizi di trasporto" e "Regolazione, monitoraggio, formazione e

³² I 5,1 miliardi gestiti dal MEF per l'attuazione del programma 8 riguardano per la quasi totalità (93,2 per cento) trasferimenti correnti e contributi agli investimenti alle imprese.

³³ Al Ministero, attraverso il Dipartimento dei trasporti, è assegnata la competenza della programmazione triennale delle opere infrastrutturali marittime e della manutenzione dei porti.

³⁴ Nel corso del 2010, con alcuni decreti ministeriali, è stato disposto l'aggiornamento dei diritti aeroportuali e sono stati approvati l'esito della gara europea e la stipula contestuale della Convenzione per la concessione del diritto dei servizi aerei di linea su due rotte (Rotta Milano-Linate e Crotone - Roma nei due sensi). Le convenzioni stipulate dall'ENAC per l'affidamento in concessione di alcuni aeroporti sono state integrate al fine di adeguarle alle modifiche normative intervenute e per garantire la migliore tutela dell'interesse pubblico, prevedendo, in caso di inadempimento degli obblighi da parte della società che ha stipulato il contratto di programma la sanzione della revoca e della decadenza della concessione. Nel 2010 ha acquistato operatività il contratto di programma con l'ENAV approvato con decreto ministeriale del dicembre 2009. Con d.P.R. 9 luglio 2010 è stato approvato il regolamento di attuazione della legge n. 106 del 2010 concernente la disciplina del volo da diporto e sportivo.

³⁵ 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 come per l'esercizio 2009 il Fondo non ha ricevuto stanziamenti.

addestramento in materia di lavoro marittimo”. Esso ha riguardo a tutto quanto attiene alla navigazione marittima e per via interna, ivi compresa la materia della sicurezza, ed alla promozione delle attività internazionali.

Il programma va raccordato con il programma n. 3 “Sistemi portuali”, dal quale differisce, in quanto riguarda le competenze residue dello Stato rispetto a quelle trasferite alle Regioni e, quindi, soprattutto i profili della sicurezza istituzionalmente appartenenti allo Stato³⁶.

6.1.1. 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 l’obiettivo strategico “Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti”, articolato in cinque obiettivi operativi³⁷.

Il programma ha subito una sensibile riduzione delle risorse che, secondo quanto affermato dall’Amministrazione, ha creato alcune criticità specie nel settore della motorizzazione, imponendo - e questo, ad avviso della Corte, può essere considerato un elemento positivo - una più razionale allocazione della spesa.

In questo settore, anche con riferimento alle spese rimodulabili, va valutato fino a che punto la spesa possa essere ulteriormente compressa senza compromettere l’erogazione di servizi essenziali (ad esempio, patenti, revisioni, carte di circolazione, ecc.).

Conseguenze negative ha subito in particolare l’attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale che teneva conto degli obiettivi indicati dall’Unione europea, con una forte riduzione delle risorse³⁸.

Nell’ambito della sicurezza stradale sono stati adottati vari decreti di recepimento delle direttive comunitarie, al fine di adattare la normativa interna a quella europea, ed è proseguito l’aggiornamento del Piano nazionale per la sicurezza stradale, con la ripartizione dei relativi stanziamenti tra le Regioni (sono stati impegnati 31,3 milioni sul capitolo 7334 ed autorizzati con decreto direttoriale del 21 dicembre 2009). Nell’anno 2010 si è provveduto all’ultimazione della stipula delle convenzioni per il 4° ed il 5° programma³⁹. Di particolare rilievo, in attuazione di questo programma, è stata la riforma del Codice della strada, di cui si è detto in precedenza.

Il programma 1 presenta uno stanziamento pari a 376 milioni (4,5 per cento dell’intera missione), con una flessione rispetto all’esercizio precedente (410,9 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 99,8 per cento degli stanziamenti riguarda il C.d.R. n. 3 (375,2 milioni). Circa l’83 per cento degli stanziamenti è destinato alle spese di funzionamento (77 per cento nel 2009).

Complessivamente nel programma si registra, rispetto al 2009, una lieve diminuzione dei pagamenti, che sono il 45,3 per cento della massa spendibile (circa il 60 per cento nel 2009), mentre gli stanziamenti definitivi di cassa sono pari al 67,7 per cento della massa spendibile (73,9 per cento nel 2009). Per questo programma si registra una velocità di gestione della spesa del 71,6 per cento e una velocità di smaltimento dei residui pari al 25,4 per cento.

³⁶ Rientra in questo programma la regolamentazione della nautica da diporto, disciplinata dal Codice approvato con la legge n. 171 del 2005.

³⁷ Essi sono volti a: una migliore attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza stradale; innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi; incrementare i controlli su strada; effettuare verifiche e ispezioni previste dal Codice della Strada; dare impulso al Servizio 1518 attraverso la realizzazione e messa in esercizio del sistema IVR (*Interactive Voice Response*).

³⁸ Per il periodo 2001-2009 si prevedeva una dotazione finanziaria nel bilancio statale pari a 3.280 milioni, mentre ne sono stati stanziati solo 512 milioni.

³⁹ In realtà nel 2010 non vi è stata ripartizione di risorse in assenza di finanziamenti.