

6.1.2. Programma 2 “Logistica e intermodalità nel trasporto”

Questo programma, che riguarda uno degli aspetti importanti nello sviluppo delle diverse modalità di trasporto, attraverso l'intermodalità, trova la sua fonte di finanziamento nella finanziaria 2006 che aveva istituito il “Fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica” con una dotazione iniziale di 80 milioni. Al Fondo, più volte incrementato, sono stati assegnati 20 milioni nel 2010.

Poiché, nonostante tutto, l'autotrasporto costituisce, soprattutto per quanto riguarda le merci, la modalità più diffusa, è stato dato particolare rilievo, anche nel 2010, ai rapporti con le associazioni di categoria e all'Albo degli autotrasportatori. Considerando la particolare frammentazione del settore, è stato predisposto il d.m. n. 968 del 3 dicembre 2010 sulle modalità operative e i requisiti per l'erogazione dei contributi, volti a favorire i processi di aggregazione imprenditoriale e le iniziative per la formazione professionale⁴⁰.

Per sviluppare la logistica è stato approvato un apposito Piano nel dicembre 2010 di cui si è prima fatto cenno, nella consapevolezza dei ritardi dell'Italia nei confronti di altri Paesi, considerando che la logistica e l'intermodalità costituiscono un fattore essenziale per una nuova politica dei trasporti e più in generale per lo sviluppo economico del Paese. La logistica rappresenta un punto di incontro tra le varie modalità di trasporto e con l'intermodalità contribuisce alla riduzione della congestione della rete stradale e dei transiti frontaliери e portuali, nonché alla diminuzione rilevante dell'inquinamento atmosferico ed acustico, accrescendo anche la potenzialità del sistema portuale ed aeroportuale. In questo contesto si collocano le “Autostrade del mare” sulla cui importanza la Corte è intervenuta a più riprese nelle sue relazioni, anche in considerazione del rilievo dato ad esse dall'Unione europea, ritenendole un fattore fondamentale per l'alleggerimento del trasporto di merci su strada e per i notevoli vantaggi in termini ambientali che esse comportano.

Suscita, pertanto, qualche perplessità la riduzione degli stanziamenti (30 milioni nel 2011) operata rispetto agli anni precedenti (77 milioni), anche se, stando alle informazioni fornite dall'Amministrazione, si tratta di uno dei pochi settori comunque rifinanziati. Va ricordato che nel settore in esame nel 2010 è stata avviata una nuova misura di incentivazione dell'intermodalità, il *ferrobonus*, che consiste in interventi di sostegno del trasporto combinato o “trasbordato” su ferrovia. In proposito, in attuazione della legge n. 25 del 2010 (di conversione del DL n. 194 del 2009 “c.d. Milleproroghe”), è stato previsto che, con appositi decreti ministeriali, le risorse destinate all'*ecobonus* non utilizzate negli anni precedenti, per un ammontare pari a 25,3 milioni, fossero utilizzate per il *ferrobonus*.

Nella logica dell'intermodalità appare di particolare rilevanza la funzione degli interporti, soprattutto per il trasferimento delle merci dalla produzione al consumo⁴¹.

Il programma registra, su un totale di 376,1 milioni, una percentuale di stanziamenti per gli investimenti del 46,2 per cento e per interventi pari al 47,5 per cento (19,7 nel 2009), mentre le spese di funzionamento sono il 4,5 per cento.

Per il programma 2 si rileva un tasso dei pagamenti rispetto alla massa spendibile del 43 per cento, a fronte di un coefficiente di realizzazione di stanziamenti definitivi di cassa su massa spendibile del 63,6 per cento. Quest'ultima presenta un ammontare significativo pari a 866,3 milioni (1.049 milioni nel 2009), dovuto in particolare alla presenza di circa 490 milioni di residui iniziali, fenomeno presente in misura superiore anche negli esercizi precedenti (circa 768 milioni nel 2009 e 703 milioni nel 2008).

⁴⁰ Va ricordato, in proposito, che il Ministero aveva affidato ad un'apposita società *in house* l'istruttoria per la erogazione degli incentivi previsti dalla finanziaria 2007 per favorire le aggregazioni imprenditoriali e la formazione in questo settore. A seguito delle osservazioni formulate dalla Corte in sede di controllo preventivo di legittimità, l'Amministrazione ha modificato i decreti riguardanti detti incentivi con la stipula di atti aggiuntivi delle Convenzioni precedentemente stipulate.

⁴¹ Dalle informazioni assunte dall'Amministrazione si rileva che nel corso del 2010 sono stati emanati 17 pareri tecnici per lo svincolo delle rate semestrali per un totale di 34 provvedimenti annuali rispetto ad altrettante richieste pervenute da parte delle società interportuali, per un totale di investimenti pubblici di circa 10 milioni.

Si registra una riduzione dei residui finali rispetto a quelli iniziali del 42,5 per cento, i pagamenti in conto competenza costituiscono il 60,9 per cento degli stanziamenti definitivi di competenza, mentre si segnala, come già visto per altri programmi, una bassa velocità di smaltimento dei residui, pari al 29,4 per cento.

In questo programma i capitoli di bilancio sono utilizzati in gran parte per interventi in favore dell'autotrasporto merci e per lo sviluppo dell'intermodalità.

Esaminando più da vicino i singoli capitoli si rileva, infatti, che il capitolo 1330 "Somme assegnate al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori e alla Consulta generale per gli autotrasporti" ha assorbito tutti gli stanziamenti del macroaggregato "interventi", 178,7 milioni (54,2 milioni nel 2009).

Per quanto riguarda il macroaggregato "investimenti", gli stanziamenti sono pari a 173,7 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 come lo scorso anno. Gli stanziamenti definitivi di cassa, pari a 551,2 milioni, sono il 63,6 per cento della massa spendibile. I pagamenti, pari a 372,8 milioni, costituiscono solo il 43 per cento della massa spendibile.

Per l'intero programma, va segnalata la presenza di un elevato ammontare di economie, pari a 211,8 milioni (264,3 milioni nel 2009), prevalentemente economie in conto residui (205,8 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 (133,8 milioni) e i capitoli 7420 "fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto merci" (56,5 milioni) e 7770 "contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali" (13,6 milioni). Tale circostanza, secondo quanto riferito dall'Amministrazione, dipende dalla complessità delle procedure di erogazione dei contributi e degli incentivi all'autotrasporto, e dal conseguente slittamento dei pagamenti. La velocità di gestione della spesa è pari al 67,3 per cento, e la velocità di smaltimento dei residui è pari al 29,4 per cento.

6.1.3. Programma 6 "Sviluppo della mobilità locale"

Il programma si inquadra nella priorità politica n. 2 ed è attuato con 2 obiettivi strategici: "Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane⁴²", e "Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti" entrambi articolati in obiettivi operativi.

Va considerato che la legge n. 42 del 2009 agli artt. 8, 9 e 21, (in attuazione della riforma costituzionale del 2001)⁴³ ha previsto disposizioni specifiche per il trasporto pubblico locale (TPL), in particolare sotto il profilo dei costi con l'introduzione del criterio dei costi *standard*.

Le Regioni, oltre alla competenza su questa materia, acquisiranno anche una piena autonomia finanziaria, mentre resta allo Stato la competenza specifica sulla sicurezza dei servizi.

Va, peraltro, rilevata l'"indispensabilità dell'organo centrale" nell'affrontare i problemi di trasporto pubblico locale come sostenuto nell'Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica (DFP), pur nel rispetto delle competenze regionali. La presenza dell'apparato centrale dello Stato risponde, del resto, all'esigenza, già prima evidenziata, di assicurare un livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale.

L'importanza dello sviluppo di tale trasporto è attestata dall'istituzione del Fondo per la promozione ed il sostegno del TPL istituito con la finanziaria 2008. Dalle informazioni ricevute dall'Amministrazione emerge la difficoltà, in mancanza di un flusso costante, annuale, di finanziamento di detto Fondo, di predisporre, d'intesa con Regioni ed Enti locali, un programma di sviluppo sul medio e lungo periodo.

⁴² In realtà questo obiettivo strategico riguarda anche le infrastrutture portuali che non interessano con riferimento al programma in esame.

⁴³ In effetti anche prima della riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione in questo settore era stato operato un decentramento delle attività in attuazione del d.lgs. n. 422 del 1997.

Dai dati forniti dal MIT si rileva una notevole differenza, tra i diversi interventi, nello stato di avanzamento lavori, al 31 dicembre 2010, relativi alle linee metropolitane⁴⁴.

Il programma in esame conserva una posizione rilevante nella politica dei trasporti, come si evince dagli stanziamenti pari a 1,7 miliardi (1,8 miliardi nel 2009), che costituiscono la percentuale più alta (20,3 per cento) dei programmi della missione gestiti dal MIT, superata solo dal programma n. 8 “Sostegno allo sviluppo del trasporto” (60,6 per cento) gestito dal MEF.

A fronte dello stanziamento di 1,7 miliardi, i pagamenti costituiscono il 50,7 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (70,3 per cento nel 2009) e il 45,9 per cento della massa spendibile.

Per il programma si registra una bassa velocità di gestione della spesa, pari al 49,2 per cento e una velocità di smaltimento dei residui pari al 49,7 per cento.

La percentuale di spesa per investimenti è pari al 79,53 per cento (72,8 per cento nel 2009) rispetto al 20 per cento circa degli interventi (25 per cento nel 2009) e riguarda in particolare i capitoli di seguito riportati.

Il capitolo 7138 (relativo all'aumento del capitale sociale delle Ferrovie della Calabria S.r.l., delle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., delle Ferrovie del sud-est S.r.l.), per il quale lo scorso anno non risultavano stanziamenti, non è più presente in bilancio.

Il capitolo 7141, relativo a contributi per capitale e interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato, che le Ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione degli investimenti, presenta stanziamenti per 356,3 milioni, pagamenti per 199,6 milioni, pari al 54 per cento (94,6 per cento nel 2009) delle autorizzazioni di cassa (369,8 milioni), che costituiscono il 67,8 per cento della massa spendibile (545 milioni).

Per il capitolo 7241 relativo a contributi per l'acquisto e la sostituzione di autobus e l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, si registrano uno stanziamento di circa 279 milioni, pagamenti pari a 349,7 milioni rispetto a stanziamenti definitivi di cassa che ammontano a 349,7 milioni (con un coefficiente di realizzazione del 92 per cento della massa spendibile).

Nel capitolo 7254, interamente relativo a spese per investimenti e riguardante il fondo per la promozione e il sostegno allo sviluppo del trasporto pubblico locale, si evidenziano stanziamenti definitivi di competenza e stanziamenti definitivi di cassa rispettivamente per 110 e 150 milioni, cui corrispondono pagamenti per 124,9 milioni, a differenza dello scorso esercizio per il quale non risultava alcun pagamento⁴⁵.

Il capitolo 7403, relativo al concorso dello Stato alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata nelle aree urbane, presenta pagamenti (168,9 milioni) che costituiscono l'83,3 per cento degli stanziamenti definitivi di cassa (208,8 milioni). In questo capitolo si rileva che gli stanziamenti sono totalmente assorbiti dagli investimenti.

Per il capitolo 7404, anch'esso riguardante totalmente spese di investimento e relativo a contributi per capitale ed interessi destinati all'ammortamento dei mutui, va rilevato che, a fronte di stanziamenti definitivi di competenza (81,1 milioni) e autorizzazioni di cassa pari a 108,8 milioni, sono stati effettuati pagamenti per circa 106,1 milioni.

⁴⁴ Dal 99,45 per cento della metropolitana Collegno-Lingotto di Torino e dal 94,41 per cento della Linea tranviaria Favaro-Mestre-Venezia al 13,08 per cento del sistema filoviario di Roma Eur-Fermi-Tor De Cenci.

⁴⁵ L'Amministrazione, in proposito, aveva fatto presente che l'erogazione dei contributi a favore dei soggetti beneficiari è effettuata ai sensi dell'art. 32, comma 4, della legge n. 166 del 2002, previa stipula di apposita convenzione tra i medesimi soggetti ed il MIT. La mancata erogazione dipendeva dal fatto che, erano state stipulate solo 4 convenzioni (Regione Veneto, Regione Puglia, Provincia Autonoma di Bolzano, Regione Lombardia). La situazione è mutata nel corso del 2010, in quanto sono stati effettuati i dovuti trasferimenti di risorse.

6.2. Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”

La missione si articola in otto programmi, in prevalenza affidati al MIT, che abbracciano tutti gli interventi a carattere infrastrutturale nei vari settori: “Sistemi ferroviari” (n. 4) (“Sistemi ferroviari locali” nel 2009), “Sistemi idrici idraulici ed elettrici” (n. 5), “Opere pubbliche e infrastrutture” (n. 8, la cui attuazione è affidata al MEF)⁴⁶, “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture” (n. 9); “Edilizia statale e interventi speciali” (n. 10), “Sistemi stradali, autostradali e intermodali” (n. 11), “Infrastrutture portuali ed aeroportuali” (n. 12). Una collocazione specifica è assegnata alla trattazione del programma n. 3 “Opere strategiche”, che assume un carattere trasversale e che sostanzialmente si ricollega alla legge n. 443 del 2001 (legge obiettivo), perché si riferisce a vari settori, rientranti anche nei diversi programmi.

(migliaia)

Missione	014. INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E LOGISTICA							
Programma	3.Opere strategiche	4.Sistemi ferroviari	5.Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	9.Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	10.Edilizia statale e interventi speciali	11.Sistemi stradali, autostradali e intermodali	12.Infrastrutture portuali ed aeroportuali	Totale
Residui definitivi iniziali	1.826.057,61	104.973,55	265.037,25	2.006,25	554.173,85	800.630,38	547.782,19	4.100.661,08
Stanziamento iniziale di competenza	1.668.480,62	10.500,00	41.772,93	10.417,92	415.956,85	257.317,97	317.598,52	2.722.044,81
Stanziamento definitivo di competenza	1.691.953,46	10.500,00	51.775,72	11.174,55	1.111.256,13	523.959,57	392.243,65	3.792.863,09
Massa Impegnabile	1.850.628,41	10.500,00	57.241,84	11.180,99	1.220.405,44	528.368,13	438.418,42	4.116.743,21
Impegni Totali	1.722.830,07	10.500,00	35.605,29	10.531,46	720.441,63	350.933,97	351.763,52	3.202.605,94
Stanziamento definitivo di cassa	1.698.680,81	63.015,37	175.845,43	12.292,62	1.199.501,81	889.762,93	543.796,23	4.582.895,20
Massa Spendibile)	3.518.011,07	115.473,55	316.812,98	13.180,81	1.665.429,99	1.324.589,95	940.025,84	7.893.524,17
Pagato totale	637.540,06	63.019,79	113.896,42	10.941,91	706.299,24	289.651,95	264.697,66	2.086.047,04
Residui Finali Totali	2.588.860,43	52.453,76	182.286,01	771,72	927.637,01	729.611,20	547.924,11	5.029.544,24
Economie/Maggiori spese comp	9.860,82	0,00	13.130,45	393,46	-31.596,05	2.734,60	140,46	-5.336,26
Economie/Maggiori spese res	281.749,75	0,00	7.500,09	1.073,72	63.089,78	302.592,20	127.263,61	783.269,16

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

⁴⁶ Il programma, gestito dal MEF, riguarda contratti per trasferimenti correnti a vari soggetti, tra i quali il gruppo FS S.p.A., l'ANAS S.p.A. e ENAV S.p.A., mutui per sistemi ferroviari passanti, metropolitane e parcheggi, nonché il Progetto Malpensa 2000. Sono previsti anche trasferimenti a Fincantieri e credito navale e all'Agenzia per la sicurezza del volo. Esso presenta stanziamenti relativi ad investimenti per 2.133,3 milioni (1.181,1 milioni nel 2009) che costituiscono il 36 per cento dell'intera missione (27,8 per cento nel 2009).

(in percentuale)

Missione	014. INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E LOGISTICA							
Programma	3. Opere strategiche	4. Sistemi ferroviari	5. Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	9. Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	10. Edilizia statale e interventi speciali	11. Sistemi stradali, autostradali e intermodali	12. Infrastrutture portuali ed aereoportuali	Totale
Impegni Totali/ Massa Impegnabile	93,09	100,00	62,20	94,19	59,03	66,42	80,23	77,79
Impegni Comp/ Stanz. Def. Comp.	92,55	100,00	66,18	93,26	54,83	66,90	78,90	76,21
Stanz. Def. di Cassa /Massa Spendibile	48,29	54,57	55,50	93,26	72,02	67,17	57,85	58,06
Pagamenti Totali/ Massa Spendibile	18,12	54,58	35,95	83,01	42,41	21,87	28,16	26,43
Pagamenti Comp/ Stanziamento Definitivo Comp	19,90	100,00	32,84	93,15	40,69	38,95	39,04	31,22
Variazione Residui finali/Residui iniziali	41,77	-50,03	-31,22	-61,53	67,39	-8,87	0,03	22,65
Residui Stanz Tot/ Residui Tot	4,11	0,00	2,40	0,05	54,02	52,72	15,08	21,46
Residui Stanz Comp/Residui Tot Comp	7,91		20,23	0,11	72,56	53,82	34,57	33,10
Velocità Gestione della Spesa	21,50	100,00	49,62	99,88	74,22	58,22	49,48	40,96
Velocità Smaltimento Residui	16,47	50,03	36,56	26,57	45,85	10,69	20,37	22,00

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

Gli stanziamenti definitivi dell'intera missione sono pari a 5,9 miliardi (4,2 miliardi nel 2009), dei quali 3,8 miliardi sono riferibili al MIT, e la massa spendibile è pari a 12 miliardi (9,9 miliardi nel 2009) dei quali 7,1 del MIT. Con riferimento ai soli programmi del MIT, gli stanziamenti definitivi di cassa sono pari a 4,6 miliardi (4,2 miliardi nel 2009), i pagamenti totali 2,1 miliardi (2,6 miliardi nel 2009) e i residui finali 5 miliardi (3,9 miliardi nel 2009). A fronte di un considerevole aumento delle altre voci finanziarie, si sottolinea il basso tasso di smaltimento dei residui: 22 per cento (30,5 per cento nel 2009). Inoltre, in termini percentuali risulta che i pagamenti, pari al 26,4 per cento della massa spendibile, presentano una flessione rispetto al 2009 (35,9 per cento); mentre il rapporto tra stanziamenti definitivi di cassa e massa spendibile, pari al 58,1 cento, è rimasto invariato rispetto al 2009 (58,7 per cento).

Nella successiva esposizione verranno analizzati in particolare i programmi nn. 3, 4 e 11 per l'importanza strategica che rivestono, soprattutto nel contesto programmatico dell'Unione europea nel quale sono inseriti, come si evince anche dagli indirizzi dati dal Parlamento e dal Governo.

Come per la missione 13, si ritiene utile fare cenno, sia pure in estrema sintesi, agli altri programmi della missione.

Il programma 5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici" attua la priorità politica n. 1, attraverso la realizzazione di un obiettivo strategico articolato in due obiettivi operativi.

Come già indicato nella Relazione dello scorso anno, l'attuazione di questo programma è affidata alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, che, oltre all'approvazione dei progetti delle grandi dighe⁴⁷ e alla vigilanza sulla costruzione di nuove dighe (per i profili della sicurezza sismica ed idraulica), provvede anche all'approvazione di progetti di opere di derivazione dei serbatoi e di adduzione all'utilizzazione (comprese le condotte forzate).

Il programma 9 "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture", collegato alla priorità politica n. 3, riguarda essenzialmente l'attività del C.d.R. Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con l'assegnazione di cinque obiettivi strategici, è chiamato a svolgere

⁴⁷ E' stato completato il monitoraggio idraulico di 250 grandi dighe ed è stato avviato lo stesso per altre 25 gestite da soggetti pubblici.

una consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e a fornire certificazioni in materia di opere pubbliche e prodotti delle costruzioni. Al C.d.R. è intestata anche un'attività di supporto nella regolazione e nella formazione nei settori della sicurezza delle costruzioni, delle opere marittime, portuali e costiere, nonché per gli interventi locali per garantire la sicurezza stradale e la mobilità ciclistica

Il programma 10 “Edilizia statale e interventi speciali”, che per la sua stessa natura fa capo quasi esclusivamente al Dipartimento delle infrastrutture del MIT, è costituito in massima parte da investimenti (93,9 per cento) e riguarda l'edilizia demaniale: costruzione o ristrutturazione di edifici sedi di uffici pubblici o destinati a ordine o sicurezza pubblica, in particolare l'edilizia penitenziaria, ma anche le infrastrutture scolastiche e quelle per il culto, nonché interventi speciali; tra questi ultimi si possono far rientrare gli interventi per la ricostruzione in Abruzzo. Per quanto riguarda gli interventi in Abruzzo, nella relazione precedente è stato fornito il quadro della situazione delle risorse assegnate. Si ricorda in questa sede che il primo programma di interventi, per un ammontare di 408 milioni, è stato articolato in due fasi: un primo stralcio comprendente 200,9 milioni, approvato con deliberazione CIPE n. 82 del 6 novembre 2009, in fase di attuazione; per il secondo stralcio (208 milioni) non è stata ancora ultimato l'iter procedurale. Secondo quanto riferito dall'Amministrazione sarebbero stati comunque attuati interventi immediati su alcuni edifici scolastici ed altri edifici pubblici.

Per quanto riguarda l'edilizia residenziale pubblica regionale e sovvenzionata, è stata sottoscritta un'intesa tra Provveditorato alle opere pubbliche ed ATER (Azienda territoriale per l'edilizia residenziale) a fine 2009. Il programma prevede, sui 150 milioni stanziati, la disponibilità di 107 milioni per la Regione e di 43 milioni per il Comune dell'Aquila.

6.2.1. Programma 3 “Opere strategiche”

Il programma, che realizza la priorità politica n. 2, attuata con tre obiettivi, in gran parte si riassume, come è stato illustrato nelle precedenti Relazioni, nel Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), approvato con la delibera CIPE del 21/12/2001 n. 121, in attuazione della c.d. legge obiettivo, n. 443 del 2001.

Il programma in questi anni ha subito numerose modifiche ed integrazioni, delle quali si è dato conto nelle precedenti relazioni⁴⁸.

Con il dPEF 2010-2013 del luglio 2009 il costo delle opere strategiche indicato era pari a 174,2 miliardi, con una disponibilità di 76,1 miliardi⁴⁹.

L'Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011/2013 afferma che nel prossimo decennio saranno completate molte opere del piano delle infrastrutture strategiche (PIS), approvate dal CIPE ai sensi della legge n. 443 del 2001 e molte altre saranno in avanzata fase di esecuzione (ad esempio i tunnel ferroviari del Frejus e del Brennero). Sotto il profilo dell'attuazione del programma, l'Amministrazione fornisce i seguenti dati: 231 miliardi, il valore complessivo del programma, dei quali 130 costituiscono il valore deliberato dal CIPE, con una copertura finanziaria di 89,2 miliardi; risultano appaltate o cantierate opere per 62 miliardi, alle quali entro breve termine dovrebbero aggiungersene altre per 6 miliardi. Dei 231

⁴⁸ Può essere utile ricordare le fasi di questo processo di programmazione, attraverso alcune importanti delibere CIPE quali: n. 130 del 2006 (aumento del costo delle opere da 125,9 miliardi del 2001 a 173,4 miliardi); n. 69 del 2008, che richiedeva al MIT un aggiornamento sui costi e le coperture delle opere inserite nel programma e sullo sviluppo delle iniziative comunitarie con particolare riferimento alle RTE (TEN-T); n. 10 del 2009 (“Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche”, che indicava anche alcune carenze e criticità ed elencava le sole opere (numero 164) approvate (“perimetro delle opere CIPE”) pari a 116,8 miliardi (66,9 miliardi di disponibilità).

⁴⁹ Con la delibera del 26 giugno 2009 (n. 51) il CIPE su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha preso atto delle opere prioritarie per il 2009 finanziate anche dal Fondo infrastrutture per un importo di 7.596 milioni, di cui 6.381,6 destinati al Sud. Con la successiva delibera del 15 luglio 2009 (n. 52) il CIPE ha approvato alcune modifiche al “quadro di dettaglio” allegato alla delibera CIPE n. 51 ed ha preso atto dei contenuti dell'Allegato Infrastrutture al dPEF 2010-2013.

miliardi, il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa 84 miliardi (36 per cento del totale)⁵⁰.

A seguito degli ulteriori aggiornamenti del programma e delle informazioni fornite dall'Amministrazione, si possono formulare alcune considerazioni.

Nel 2010 si registra un ampliamento del c.d. "perimetro CIPE" (il cui valore aggiornato è di circa 130 miliardi) e un miglioramento nello stato di avanzamento dei lavori di tutto il complesso delle 470 opere strategiche (429 nel 2009). Il valore complessivo aggiornato ad aprile 2011 è, infatti, di 237 miliardi rispetto ai 219 miliardi del 2009, registrando un aumento dell'8,08 per cento (Tavola 1 in allegato), con una disponibilità di finanziamenti di 93,7 miliardi, un fabbisogno finanziario del 60,5 per cento, pari a 143,5 miliardi e uno stato di avanzamento lavori del 6,26 per cento pari a 14,84 miliardi (Tavola 2 in allegato), rispetto al 5,93 per cento del 2009.

In merito al Ponte sullo stretto di Messina (Tavola 1), va rilevato che il costo previsto è di 6,95 miliardi, con finanziamenti pubblici disponibili per 1,65 miliardi ed un fabbisogno di 5,3 miliardi. L'ulteriore fabbisogno dovrebbe essere coperto con fondi privati.

Passando all'analisi per settore di intervento (Tavola 3 in allegato) si rileva, ancora una volta, una prevalenza dei corridoi stradali (47,80 per cento) rispetto ai corridoi ferroviari (34,96 per cento) e metropolitane (7,56 per cento); risultano molto ridotti, anche se con un leggero aumento rispetto al 2009, gli interventi nei settori: dell'edilizia (0,80 per cento), dell'energia (0,70 per cento) e degli schemi idrici, (1,04 per cento), con una flessione rispetto al 2009. Ciò appare in controtendenza rispetto agli obiettivi programmatici del Governo che ha manifestato l'esigenza di un potenziamento del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma ed ha sottolineato l'importanza dell'edilizia, ai fini dello sviluppo economico, e del riassetto del settore idrico.

Analogamente si può osservare (Tavola 2 in allegato) che rispetto agli interventi volti ad accentuare l'impegno per le Regioni meridionali si rileva un'incidenza del costo delle opere sul valore totale che, per il Sud si attesta al 36,50 per cento, per il Nord al 44,67 per cento, per il Centro al 18,21 per cento; mentre le risorse necessarie rapportate al costo sono per il Sud 64,12 per cento, per il Nord 63,12 per cento, per il Centro ammontano al 49,26 per cento.

Per quanto riguarda i settori di intervento per aree geografiche (Tavola 3 in allegato), si evidenzia una prevalenza degli interventi nel settore ferroviario molto maggiore al Nord (57,12 miliardi rispetto ai 20,56 del Sud; nel 2009: 56,86 miliardi rispetto ai 12,97 miliardi al Sud), mentre prevalgono al Sud quelli per i corridoi stradali 40,05 miliardi contro i 32,23 del Nord e i 32,05 del Centro (nel 2009: 48,15 miliardi al Sud, 30,11 miliardi al Nord e 28,00 al Centro).

D'altra parte per gli stessi corridoi stradali, mentre nel Sud vi è una copertura del costo complessivo del 36,77 per cento, al Nord si registra il 69,75 per cento.

Se si esamina lo stato attuativo dei progetti per "completato" e "lavori in corso" in totale (Tavola 4 in allegato) per aree geografiche, si riscontra, invece, una prevalenza degli interventi nel Sud (13 miliardi) rispetto al Nord (10,9 miliardi).

Quanto alle fonti di finanziamento (Tavola 5 in allegato), quelle statali sono pari al 49,03 per cento (50,29 nel 2009), di cui 18,28 per cento da legge obiettivo (20,64 nel 2009); altri finanziamenti statali 22,63 miliardi (25,06 nel 2009); quelle comunitarie 4,29 per cento (4,38 nel 2009), degli Enti locali 6,73 per cento (6,76 nel 2009) e private 40,03 per cento (38,56 nel 2009).

Il programma 3 assorbe la percentuale più alta di stanziamenti definitivi (27,1 per cento, 30,9 per cento nel 2009) sul totale della missione. Si tratta, d'altra parte, di un programma che è centrale per l'importanza degli interventi in esso compresi e per quel carattere di trasversalità di

⁵⁰ Le infrastrutture di aree viarie, ferroviarie e metropolitane possono essere così riassunte: 240 km aperti al traffico dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria; 320 km di altri sistemi stradali; 133 km di assi ferroviari; 182 km di nuove reti metropolitane. Da queste realizzazioni infrastrutturali, in aderenza a quanto auspicato in sede europea, si prevede una riduzione del 20 per cento della congestione urbana, del 30 per cento dei costi da congestioni per il traffico merci su strada, una riduzione sostanziale delle emissioni di CO₂; a questi obiettivi il documento in esame aggiunge una riduzione significativa del costo del trasporto pubblico per le famiglie.

cui si è sopra fatto cenno. La quasi totalità degli stanziamenti (98,2 per cento) è destinata al capitolo 7060 “Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale nonché di opere di captazione e di adduzione di risorse idriche” e riguarda oneri comuni in conto capitale. Ciò si spiega per la natura di questo programma che si sostanzia in contributi per la realizzazione delle opere infrastrutturali di carattere strategico. I pagamenti totali sono il 18,5 per cento della massa spendibile, mentre gli stanziamenti definitivi di cassa sulla massa spendibile sono il 48,3 (46,5 nel 2009). Si registra un elevato importo di economie, pari a 291,6 milioni (119,7 milioni nel 2009). Questi dati evidenziano criticità nella realizzazione del programma, come in parte era già stato rilevato dal CIPE nella Relazione del marzo 2009. Particolarmente basse sono le percentuali relative alla velocità di gestione della spesa, del 21,4 per cento, ed alla velocità di smaltimento dei residui, pari al 16,5 per cento.

6.2.2. Programma 4 “Sistemi ferroviari”

Come evidenziato nella Relazione dello scorso anno, questo programma⁵¹ attiene al Contratto di programma tra il MIT e Rete ferroviaria italiana (R.F.I.) S.p.A.⁵². L’attività svolta nel settore in esame costituisce uno degli aspetti nodali – e qualificanti – della politica infrastrutturale, anche perché, come si è rilevato nelle considerazioni di sintesi, si inserisce nel contesto della più generale politica infrastrutturale e trasportistica dell’UE.

In merito ai rapporti tra l’Amministrazione e R.F.I. si rileva che: nel dicembre 2010 è stato sottoscritto l’aggiornamento del Contratto di programma 2007-2011, parte Investimenti (registrato alla Corte dei conti il 4 febbraio 2011); è in fase di avvio l’aggiornamento 2010-2011. Per quanto concerne il Contratto di programma, parte servizi 2011-2013 è stata definita dal MIT una proposta che sarà sottoposta all’approvazione del Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Le coperture finanziarie individuate ad integrale copertura delle prestazioni del Gestore per la formalizzazione del Contratto di programma – parte servizi, sono recate dalla Legge di Bilancio n. 221 del 2010 (circa 975 milioni di euro per l’anno 2011 e 1.211 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013) e dalla Delibera CIPE n. 64 del 22 luglio 2010 (292 milioni di euro per il solo anno 2011) a carico delle disponibilità residue del Fondo infrastrutture già oggetto della delibera CIPE n. 31 del 2010.

La sottoscrizione degli aggiornamenti 2008 e 2009 del Contratto di programma parte investimenti va registrata positivamente, perché, come rilevato dalla Corte nella Relazione precedente, la mancata o ritardata sottoscrizione ostacola la compiuta ridefinizione dei rapporti tra lo Stato e RFI, con particolare riferimento alla determinazione degli oneri e dei finanziamenti pubblici. In merito ai finanziamenti pubblici destinati ad investimenti si deve rilevare che nell’aggiornamento 2009 vi è stato un cospicuo definanziamento (3.669 milioni per la rete convenzionale e 8 milioni per la rete AV/AC) in attuazione di vari interventi normativi e di variazioni in diminuzione. Si è, quindi, reso necessario riprogrammare le risorse già disponibili e reperirne di nuove, attingendo sia ai fondi europei (TEN-T e PON-T), sia a risorse della “legge obiettivo” e del FAS.⁵³ In proposito, dalla tabella 7 contenuta nel Contratto di

⁵¹ Che da quest’anno, anche a seguito delle osservazioni della Corte, ha cambiato la denominazione da “Sistemi ferroviari locali” in “Sistemi ferroviari”.

⁵² Sulla gestione finanziaria per gli esercizi 2008 e 2009 v. Determinazione n. 124 del 2010 del 10 gennaio 2011 della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti.

⁵³ Va ricordato che, per favorire l’avvio di opere di particolare interesse strategico, garantendo allo stesso tempo una, sia pur parziale copertura, la finanziaria 2010 ha consentito al CIPE di autorizzare (per progetti prioritari individuati da un dPCM) l’avvio di interventi per lotti costruttivi a condizione che, alla data dell’autorizzazione del primo lotto sia assicurata la copertura finanziaria per almeno il 20 per cento del costo complessivo dell’opera. In casi particolari è consentito seguire la stessa procedura semplificata con l’approvazione di un d.m. per l’individuazione degli interventi, con una copertura finanziaria pari al 10 per cento del costo complessivo. In sede di prima applicazione il ricorso a tale procedura ulteriormente semplificata riguardava il Progetto AV/AC Terzo Valico dei Giovi. Va, peraltro, ricordato che sui profili attinenti alla copertura finanziaria degli interventi approvati in delibere CIPE si è espressa la Corte dei conti in alcune deliberazioni, rilevando che in vari casi le delibere CIPE autorizzative di opere

programma 2007-2011, aggiornamento 2009, di cui alla Delibera CIPE n. 27 del 13.5.2010 (pubblicata nella G.U. n. 12 del 17.1.2011), si registrano 13,3 miliardi di finanziamenti⁵⁴.

Va ricordato che tra i principali obiettivi del Contratto è previsto il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative alla realizzazione di vari tipi di intervento, tra i quali, in particolare, quelli per manutenzione straordinaria; per quest'ultima, alla RFI il CIPE nella seduta del 5 maggio 2011 ha assegnato, a valere sulle risorse residue del Fondo infrastrutture, 240 milioni⁵⁵. Esso, inoltre, deve garantire la competitività e tenere conto del rispetto delle specifiche tecniche dell'interoperabilità (STI), soprattutto in attuazione delle direttive comunitarie in materia, della normativa sulla sicurezza⁵⁶, l'impiantistica⁵⁷, di controllo (con il sistema ERTMS) e di pronto intervento.

La Corte ritiene che in questo, come in altri settori, l'Amministrazione debba esercitare un'adeguata attività di monitoraggio e vigilanza sull'osservanza del contenuto del Contratto, specie per i profili riguardanti la competitività e la sicurezza.

Occorre rilevare che la Legge finanziaria per il 2010 ha, inoltre, confermato - in Tabella F - gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente per gli anni 2010 e 2011, pari rispettivamente a 2.385 e 2.318 milioni sul capitolo 7122. Nello stesso 2010, tale importo, in considerazione dei fabbisogni finanziari di cassa della Società e tenuto anche conto di quanto stabilito dall'art. 5 del Contratto di programma, è stato rideterminato in 1.283 milioni di euro riprogrammando la differenza, pari a 1.102 milioni di euro, agli anni successivi in coerenza con gli investimenti.

Successivamente si è verificata una serie di eventi⁵⁸ di cui si dovrà tener conto nell'ambito del prossimo aggiornamento contrattuale; dovranno, pertanto, essere necessariamente riavviate le interlocuzioni con il Ministero per la riprogrammazione dei fabbisogni e per la definizione delle risorse effettivamente disponibili, soprattutto per tener conto delle necessità finanziarie di competenza improcrastinabili per garantire la manutenzione straordinaria e gli interventi relativi agli obblighi di legge e al piano della sicurezza.

Va ricordato che tra i principali obiettivi del Contratto è previsto il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative alla realizzazione di vari tipi di intervento, tra i quali, in particolare, quelli per manutenzione straordinaria. Lo stanziamento,

risultavano prive della copertura finanziaria. V. Sez. controllo preventivo Stato, Delibera n. 19/2008/P, avente ad oggetto "Delibere CIPE - Programma delle infrastrutture. Approvazione progetto preliminare quadruplicamento linea Verona - Fortezza"; idem, Delibera n. 18/2008/P, avente ad oggetto "Delibere CIPE - Programma delle Infrastrutture Strategiche. ISistemazione del nodo AV/AC di Verona". In proposito la Corte, in sede di controllo sulla gestione, ha rilevato le forti criticità della modalità del concetto di lotto costruttivo. V. Delibera n. 18/2010/G, prima citata. In questa delibera sono state espresse forti perplessità anche sulle "criticità inerenti il cosiddetto finanziamento incrociato" che doveva contribuire con fondi della Società autostrade del Brennero al parziale finanziamento della citata linea ferroviaria Verona - Fortezza (ai sensi dell'art.55 comma 13 della legge 449 del 1997 come modificata dalla legge 122 del 2010 di conversione del DL n. 78 del 2010).

⁵⁴ Il finanziamento riguarda, tra gli altri, il Tunnel di base del Brennero; l'AV/AC Milano-Verona; AV/AC Milano-Genova (Valico dei Giovi); l'AV/AC Torino-Lione; l'Area Metropolitana di Bari; la Piastra logistica di Taranto.

⁵⁵ Oltre alla manutenzione straordinaria (per il miglioramento e l'*upgrading* della rete e delle stazioni), gli interventi riguardano: il rispetto dei nuovi obblighi di legge per l'adeguamento delle gallerie ferroviarie e la messa in sicurezza delle linee ferroviarie; il potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficientamento della circolazione sulla rete, inclusi gli interventi per l'incremento della capacità; il completamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (aperture nel corso della legislatura sono state la Novara-Milano, la Milano-Bologna, la Bologna-Firenze, l'inaugurazione della Stazione Tiburtina, la Napoli-Salerno); lo sviluppo della rete convenzionale, inclusi raddoppi e quadruplicamenti di linea; l'ammodernamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane, dei porti e delle linee afferenti i corridoi europei; il riassetto urbanistico e viario delle aree interessate dalle opere; il ripristino ambientale, tramite la risistemazione delle aree interessate dai lavori, la mitigazione dell'impatto idrogeologico ed il controllo del rumore; la tutela e la valorizzazione dei beni storico-archeologici.

⁵⁶ Doppio tunnel, gallerie di servizio/soccorso, stazioni di soccorso, longitudinali, pozzi di ventilazione, etc.

⁵⁷ Tra le altre: ventilazione, estrazione dei fumi, sistemi antincendio.

⁵⁸ Il DL n. 78 del 2010 ha disposto, a partire dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie, iscritte a legislazione vigente nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge n. 196 del 2009 (di riforma della contabilità), delle missioni di spesa di ciascun Ministero. Ciò ha comportato una riduzione complessiva degli stanziamenti per investimenti ferroviari pari a circa 922 milioni di euro, di cui 232 milioni per l'anno 2011, 233 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 224 milioni di euro per gli anni 2014 e seguenti.

prima richiamato di 240 milioni, per detta manutenzione non esaurisce, peraltro, il fabbisogno finanziario che per il biennio 2010/2011 (termine del periodo di validità del Contratto di programma) è quantificabile in 1.720 milioni, per cui devono essere individuate soluzioni a questo importante tema.

Gli stanziamenti definitivi di competenza assegnati al programma ammontano a 10,5 milioni con una forte riduzione rispetto al 2009 (150,2 milioni, 72,8 milioni nel 2008), che si spiega per l'esistenza di 105 milioni di residui iniziali. Si rileva un elevato tasso di velocità della gestione della spesa cui fa riscontro un'elevata percentuale di impegni (100 per cento) sulla massa impegnabile ed un'importante riduzione (50 per cento) dei residui finali rispetto a quelli iniziali. Si rileva un notevole aumento rispetto al 2009 della percentuale di pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa pari a circa il 100 per cento (46,6 per cento nel 2009). Al contrario, si registra una diminuzione del coefficiente di realizzazione, 54,6 per cento, degli stanziamenti definitivi di cassa sulla massa spendibile rispetto allo scorso anno (90,3 per cento nel 2009). Si registra una velocità di smaltimento dei residui pari al 50 per cento.

6.2.3. Programma 11 "I sistemi stradali, autostradali e intermodali"

Il programma attua, in ossequio a quanto disposto nella direttiva del Ministro per il 2010, la priorità politica n. 1, attraverso la realizzazione di un obiettivo strategico⁵⁹ articolato in tre obiettivi operativi, di cui due interessano specificamente i rapporti con l'ANAS S.p.A. (d'ora in poi ANAS): "implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, già finanziate ed in corso di esecuzione", "implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle concessionarie autostradali vigilate da IVCA/ANAS, già finanziate ed in corso di esecuzione".

Nell'attuazione di questo programma, un'attività rilevante riguarda gli adempimenti relativi alle convenzioni uniche⁶⁰.

Gli schemi di convenzione tra l'ANAS e le società concessionarie sono stati approvati con l'art. 8 *duodecies* del DL n. 59 del 2008 (convertito dalla legge n. 101 del 2008). La finanziaria 2010 (art. 2 comma 202, lettera a), modificando questo articolo, aveva prorogato al 31 luglio 2010 il termine di approvazione degli schemi di convenzione⁶¹, a condizione che fossero rispettate le "prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica".

L'art. 47, comma 3, del DL n. 78 del 2010, (convertito dalla legge n. 122 del 2010), ha interpretato le citate disposizioni della Legge finanziaria per il 2010 nel senso che, in caso di mancato adeguamento, da parte dei concessionari degli schemi di convenzione ovvero dei Piani economico-finanziari, alle prescrizioni del CIPE, attestato dal concedente, con comunicazione al MEF e al MIT, gli schemi di convenzione stessi non si intendono approvati e sono sottoposti alle ordinarie procedure di approvazione di cui all'articolo 2, commi 82 e seguenti del DL 262 del 2006, (convertito dalla legge n. 286 del 2006)⁶².

Questo nuovo meccanismo, come già rilevato nella relazione precedente, ed anche in altre sedi dalla Corte⁶³, riguardante le concessioni in materia autostradale dovrebbe garantire maggiore rigore e trasparenza, nonché effettiva concorrenzialità, rispetto al sistema di rinnovo automatico e senza gara delle convenzioni tra l'ANAS e le concessionarie autostradali.

⁵⁹ "Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali".

⁶⁰ Si ricorda che la "Convenzione unica" nel settore delle concessioni autostradali è stata introdotta dall'art. 2 commi 82 e ss. del DL n. 262 del 2006 convertito dalla legge n. 286 del 2006.

⁶¹ Nel 2009 l'ANAS aveva sottoscritto altri 12 schemi di convenzione unica con le restanti società concessionarie autostradali.

⁶² Per le concessioni autostradali in scadenza, l'art. 2, comma 202, lett. b) della finanziaria per il 2010 aveva assegnato ad ANAS S.p.A. il compito di anticipare al 31 marzo 2010 l'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per la selezione concorrenziale dei concessionari. Successivamente, i due Ministeri vigilanti (MIT e MEF) avevano invitato la società a "differire l'adozione di determinazioni ovvero l'espletamento di atti procedurali volti al rinnovo delle convenzioni in scadenza".

⁶³ Tra quelle già citate nella relazione dello scorso anno, vedi in particolare la Relazione sulla gestione finanziaria di ANAS S.p.A. es. 2008, approvata con determinazione della Sezione Enti n. 93/2009.

Resta, peraltro, ad avviso della Corte, irrisolto il problema della configurazione dell'ANAS, allo stesso tempo concedente e controllore nei confronti delle concessionarie, nonché l'aspetto riguardante l'autonomia finanziaria per garantire risorse atte allo svolgimento delle sue funzioni. In relazione al controllo, analoga attenzione va prestata all'attività di vigilanza sull'ANAS che deve essere, proprio alla luce di quanto prima detto, costante e capillare. Va rilevato che, per assicurare all'ANAS le necessarie risorse, in attesa del perfezionamento della Convenzione unica, si era ritenuto necessario procedere alla stipula di un "Contratto di programma" per l'anno 2009, unitamente al piano degli investimenti e dei servizi con un'efficacia temporale limitata. Nella stessa ottica, è stato presentato un nuovo contratto di programma tra MIT e ANAS relativo all'anno 2010 sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 22/07/2010 con la delibera n. 65 del 2010. Nei mesi di novembre e dicembre 2010 l'ANAS in attuazione dell'art. 2, comma 202, lettera a) della LF 2010, ha sottoscritto con le varie concessionarie gli atti di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE nella seduta del 13/05/2010, rendendo di fatto efficaci gli schemi di Convenzione.⁶⁴

In merito al "pedaggiamento"⁶⁵ della rete autostradale, in attuazione dell'art. 15, comma 1, del DL n. 78 del 2010, che fissa criteri e modalità per l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS, è stato predisposto un d.P.C.M. con il quale sono stabiliti i criteri e le modalità per l'applicazione del pedaggio, nonché le tratte da pedaggiare.

Come già rilevato nella relazione precedente il sistema, avrebbe dovuto garantire maggiori entrate atte a consentire una riduzione dei trasferimenti annui dovuti dallo Stato all'ANAS per investimenti e manutenzioni straordinarie.

In applicazione dell'art. 15, comma 2, dello stesso DL⁶⁶, sulla base di un'istruttoria svolta dal MIT, era stato adottato il dPCM del 25 giugno 2010 che aveva individuato le stazioni di esazione relative alle autostrade a pedaggio in concessione che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS.

Il TAR del Lazio ha annullato, con sentenza n. 1566 del 2011, la norma del dPCM che stabiliva l'automatismo del pagamento. Non vi sarebbe, infatti, "la necessaria ed imprescindibile corrispondenza tra chi è tenuto al pagamento del pedaggio e quanti utilizzano le tratte di strada interessate dal provvedimento".

Quanto alle infrastrutture stradali, va ricordato che, superando le obiezioni della Commissione europea, sono state sbloccate opere per un valore di circa 10 miliardi.

Per il programma 11 sono stati stanziati circa 524 milioni (361,6 milioni nel 2009). Si registrano pagamenti totali pari a 389,7 milioni che costituiscono solo il 21,9 per cento della massa spendibile (1.324,6 milioni), mentre il rapporto tra gli stanziamenti definitivi di cassa e la massa spendibile ammonta al 67,2 per cento. La velocità di gestione della spesa è pari al 58,2 per cento e la velocità di smaltimento dei residui è molto bassa (10,7 per cento).

6.3. Missione 19 "Casa e assetto urbanistico"

La missione si articola in tre programmi, che riguardano l'edilizia residenziale pubblica, l'edilizia abitativa e i programmi di riqualificazione urbana.

⁶⁴ Autostrada dei Fiori (sottoscritta in data 2/9/2009); S.A.L.T. (sottoscritta in data 2.9.2009); Autocamionale della CISA S.p.A. (sottoscritta in data 03/03/2010); S.A.V. (sottoscritta in data 2.9.2009); S.I.T.A.F. (sottoscritta in data 22/12/2009); Tangenziale di Napoli S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009); S.A.T. - Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (sottoscritta in data 11.03.2009); R.A.V. - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A. (sottoscritta in data 29/12/2009); Strada dei Parchi S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009); Società Autostrade Meridionali S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009); Torino - Savona S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009); Atto Aggiuntivo alla convenzione unica di Autovie Venete S.p.A. (sottoscritto in data 18.11.2009).

⁶⁵ Al pedaggiamento delle tratte autostradali si applica la delibera CIPE 39/2007, relativa alle concessioni autostradali nuove ed in essere.

⁶⁶ Questa norma ha autorizzato ANAS "ad applicare una maggiorazione tariffaria forfettaria di un euro per le classi di pedaggio A e B e di due euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, presso le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS".

Dei tre programmi si esaminerà il n. 2 “Politiche abitative” (affidato al MIT), per il suo maggiore impegno sia finanziario che programmatico. Il n. 1 “Edilizia abitativa e politiche territoriali”, affidato al MEF, ha come compiti la concessione di mutui per l’edilizia residenziale a seguito di eventi calamitosi nonché trasferimenti ai fondi per le spese sostenute dalle famiglie (per esigenze abitative degli studenti universitari, per le giovani coppie e per la costruzione di immobili per la Guardia di finanza)⁶⁷.

Il programma 3 “Politiche urbane e territoriali” (anch’esso gestito dal MIT) si propone la riqualificazione urbana ed il recupero del patrimonio edilizio anche con la repressione dell’abusivismo, nonché lo sviluppo del “sistema città” (in sintonia con quanto affermato in sede europea) e la tutela e la valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, artistici, storici ai quali si affiancano interventi legati a pubbliche calamità e di ricostruzione di zone terremotate.

La direttiva per il 2010 collega la missione alla priorità politica n. 1 “Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere” e, nell’ambito di questa, all’area di intervento n. 3 “Prosecuzione dell’attività di rilancio dell’edilizia statale. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa “Piano Casa” per l’incremento dell’offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d’intesa con le Regioni e gli Enti locali”.

(migliaia)				(in percentuale)			
Missione	019.CASA E ASSETTO URBANISTICO			Missione	019.CASA E ASSETTO URBANISTICO		
Programma	2.Politiche abitative	3.Politiche urbane e territoriali	Totale	Programma	2.Politiche abitative	3.Politiche urbane e territoriali	Totale
Residui definitivi iniziali	1.272.325,67	453.435,81	1.725.761,48	Impegni Totali/Massa Impegnabile	91,21	97,39	92,53
Stanziamento iniziale di competenza	359.516,41	180.793,13	540.309,54	Impegni Comp/Stanz Def Comp	76,78	96,95	83,97
Stanziamento definitivo di competenza	496.036,05	274.760,43	770.796,48	Stanz. Def. di Cassa /Massa Spendibile	36,82	65,80	45,28
Massa Impegnabile	1.311.003,32	356.378,48	1.667.381,80	Pagamenti Totali/Massa Spendibile	27,20	48,35	33,37
Impegni Totali	1.195.751,77	347.078,96	1.542.830,73	Pagamenti Comp/Stanziamento Definitivo Comp	59,66	67,18	62,34
Stanziamento definitivo di cassa	651.163,63	479.170,05	1.130.333,68	Variazione Residui finali/Residui iniziali	-3,81	-20,67	-8,24
Massa Spendibile	1.768.361,72	728.196,24	2.496.557,96	Residui Stanz Tot/ Residui Tot	9,36	2,29	7,75
Pagato totale	481.082,00	352.062,64	833.144,63	Residui Stanz Comp/Residui Tot Comp	57,25	8,35	41,08
Residui Finali Totali	1.223.853,30	359.696,38	1.583.549,68	Velocità Gestione della Spesa	77,71	69,30	74,25
Economie/Maggiori spese comp	88,71	-8.606,99	-8.518,28	Velocità Smaltimento Residui	14,55	36,94	20,43
Economie/Maggiori spese res	63.337,71	25.044,21	88.381,92				

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

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

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

⁶⁷ I programmi di edilizia residenziale pubblica (ERP) richiedono un’istruttoria tecnica ed interventi finanziari in attuazione di diverse leggi. Suscita perplessità, peraltro, il perdurare dell’assenza di stanziamenti e di pagamenti per i capitoli 7073, finalizzato all’incremento del patrimonio immobiliare destinato alla locazione di edilizia abitativa, e 7074, relativo al fondo per il sostegno alle giovani coppie per l’acquisto di abitazione principale in regime di edilizia convenzionata, che dovrebbero costituire un aspetto particolarmente qualificante nella realizzazione degli obiettivi fissati dal Governo.

La missione, rispetto all'esercizio precedente (2,3 miliardi nel 2009), registra una forte riduzione degli stanziamenti definitivi che ammontano a meno di un miliardo (0,8 miliardi per i due programmi gestiti dal MIT). Gli stanziamenti per il MIT interessano principalmente il programma n. 2, 64,3 per cento, rispetto al 35,7 per cento del programma n. 3.

L'entità dei pagamenti del Ministero, che ammontano a 833,1 milioni, è inferiore a quello dello scorso esercizio. Peraltro, mentre per il 2009 si registrava un forte aumento degli stanziamenti definitivi di cassa rispetto all'esercizio precedente, per il 2010 tali stanziamenti (1,1 miliardi) subiscono un notevole decremento rispetto al 2009 (3,2 miliardi).

6.3.1. Programma 2 "Politiche abitative"

Il programma nell'ambito della priorità politica n. 1, è chiamato a realizzare 4 obiettivi strategici e 2 strutturali, volti, tra l'altro, all'elaborazione di un nuovo Piano nazionale di edilizia abitativa, all'attuazione del programma di recupero urbano "Contratti di quartiere II", alla vigilanza sulle cooperative erariali.

Il Piano nazionale di edilizia abitativa⁶⁸ si propone di far fronte al disagio abitativo nelle sue diverse forme e a superare il degrado urbano, contribuendo allo stesso tempo al rilancio dell'economia. Esso intende incrementare il patrimonio pubblico ad uso abitativo attraverso interventi di edilizia residenziale con capitali pubblici e privati⁶⁹.

Il Piano si articola in 3 aree di intervento:

- finanziamento dell'edilizia residenziale pubblica di proprietà degli ex IACP e degli Enti locali con un contributo a fondo perduto di 200 milioni⁷⁰ di cui sono stati erogati alle Regioni 59,3 milioni come prima quota delle 4 previste.⁷¹

- interventi da attivare con accordi di programma Stato-Regioni nel limite delle risorse disponibili annualmente derivanti da precedenti linee di finanziamento non attivate (377,8 milioni). L'8 marzo 2010 è stato emanato il d.m. per la ripartizione fra le Regioni.⁷²

- interventi di investitori istituzionali e privati attraverso una "rete" costituita da un Fondo nazionale e da fondi immobiliari locali (140 milioni messi a disposizione dal MIT).⁷³

Il Piano casa, a seguito dell'individuazione del soggetto (Cassa Depositi e Prestiti Investimenti - CDPI S.G.R.) che dovrà gestire il Fondo nazionale (con bando di gara registrato dalla Corte dei conti e pubblicato sia nella G.U. dell'UE che in quella italiana), si può considerare pienamente operativo per tutte le aree citate.

Va ricordato il rilievo dato all'edilizia abitativa dal dPEF 2010-2013 che assegna al Piano casa di edilizia abitativa lo scopo di "superare, in maniera organica e strutturale, il disagio

⁶⁸ Approvato con il dPCM (a seguito di delibera CIPE e sentita la Conferenza Stato Regioni e Autonomie locali) del 19/07/2009 in attuazione dell'art. 11 della legge n. 133 del 2008 (di conversione del DL 112 del 2008).

⁶⁹ Gli interventi riguardano: a) nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito; b) giovani coppie a basso reddito; c) anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate; d) studenti fuori sede; e) soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio; f) altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1 della legge 8 febbraio 2007, n. 9 (sfrattati, non per morosità, in particolari situazioni di disagio); g) immigrati regolari a basso reddito, residenti da almeno dieci anni nel territorio nazionale ovvero da almeno cinque anni nella medesima regione.

⁷⁰ Dei 200 milioni, 2,3 sono stati destinati agli interventi nei Comuni della Regione Abruzzo (L'Aquila e Sulmona) colpiti dal sisma dell'aprile 2009.

⁷¹ Questa area riguarda gli immobili già individuati con d.m. del 18/11/2007 come primo intervento nell'ambito del programma in precedenza approvato con uno stanziamento di circa 550 milioni integralmente finanziati dallo Stato.

⁷² Gli interventi riguardano: a) l'incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica con risorse dello Stato delle Autorità territoriali e degli altri Enti pubblici; b) interventi di *project financing*; c) agevolazioni a cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi; d) programmi integrati di promozione di edilizia residenziale anche sociale. Il numero di alloggi che si dovrebbe rendere disponibile con la sottoscrizione degli accordi di programma già elaborati con 15 Regioni (escluse attualmente Abruzzo, Calabria, Friuli Venezia Giulia, Lazio, e la provincia di Bolzano), dovrebbe essere di 12.209 (di questi: 12.057 di nuova costruzione, 3.009 di ristrutturazione, 143 da acquisto di immobili già esistenti). E' interessante notare che 6.009 alloggi andranno al mercato dell'affitto permanente o per almeno 25 anni, 6.054 a riscatto dopo 10 anni.

⁷³ Il Fondo nazionale è costituito da un capitale di 1,8 miliardi provenienti da investitori istituzionali anche a sostegno dei fondi locali fino al 40 per cento degli investimenti da parte di questi ultimi. In merito ai fondi immobiliari il decreto direttoriale del 23 marzo 2010 ha definito le procedure per l'individuazione delle società di gestione risparmio alle quali affidarli. Le risorse quantificate disponibili ammontano a 140 milioni.

abitativo” in Italia, per avviare a soluzione “il degrado urbano derivante da fenomeni di alta tensione abitativa”.

Per i profili finanziari del programma va notato, come già sopra evidenziato, che esso assorbe 496 milioni (1.529,9 milioni nel 2009). Mentre nell'esercizio precedente erano nettamente prevalenti gli stanziamenti per investimenti (66,8 per cento contro il 21,2 nel 2010), nell'esercizio in esame, con un'inversione di tendenza, sono gli interventi ad assorbire la percentuale più elevata di stanziamenti pari al 61,6 per cento degli stanziamenti del programma (32,8 per cento nel 2009).

A fronte di una velocità di gestione della spesa pari al 77,7 per cento si registra una velocità di smaltimento dei residui molto ridotta pari al 14,6 per cento.

Sono stati effettuati pagamenti totali per 481,1 milioni (1.154,1 milioni nel 2009) pari al 27,2 per cento della massa spendibile (1.768,4 milioni; 2.879,3 milioni nel 2009), mentre gli stanziamenti definitivi di cassa costituiscono il 36,8 per cento della massa spendibile notevolmente ridotti rispetto all'esercizio precedente (82,8 per cento).

Esaminando in particolare i capitoli maggiormente interessati, si segnalano con riferimento alle spese per investimenti, il capitolo 7440 “Fondo per l'attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa” con uno stanziamento di 112,2 milioni (688,2 milioni nel 2009). Si rileva che su una massa spendibile pari a 780,8 milioni sono stati pagati solo 49,3 milioni.

Per gli interventi, il capitolo 1701 “Contributi in conto interessi a favore di istituti, cooperative e Comuni” registra uno stanziamento di 164,4 milioni e pagamenti pari al 42 per cento della massa spendibile; quanto al capitolo 1690 “Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione” i pagamenti pari a 141,3 milioni (con stanziamenti dello stesso ammontare) hanno interamente utilizzato la massa spendibile.

6.4. Missione 7 “Ordine pubblico e sicurezza” Programma 7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”

Questo programma, che attua la priorità politica n. 3 “Sicurezza” ed è realizzato con tre obiettivi strategici, si propone di assicurare il controllo del territorio mediante un'attività di polizia marittima e portuale con interventi anti crimine e in materia di immigrazione nonché di tutela dell'ambiente marino. La sua attuazione è assicurata dal C.d.R. “Capitanerie di porto” attraverso interventi di varia natura⁷⁴.

Per il programma sono stanziati 797,7 milioni dei quali l'86,4 per cento per spese di funzionamento. Gli impegni totali sono il 97,2 per cento della massa impegnabile e i pagamenti il 75,3 per cento della massa spendibile. Si registra un'elevata velocità di gestione della spesa (82,1 per cento), mentre la velocità di smaltimento dei residui è pari al 48,6 per cento.

6.5. Missione 17 “Ricerca e innovazione” Programma 6 “Ricerca nel settore dei trasporti”

Nell'ambito della missione 17, il programma 6 si propone di favorire la ricerca nelle varie modalità di trasporto, anche misto e intermodale, con particolare riferimento al settore delle costruzioni navali, anche con la partecipazione ad attività in ambito internazionale, nei trasporti su strada, su rotaia ed aereo. Nell'esercizio finanziario 2010 per il programma sono stati stanziati complessivamente 11,9 milioni; a fronte di impegni per 11,5 milioni si sono registrati pagamenti per 7,6 milioni. 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

⁷⁴ Nel 2010 sono stati compiute 3.943 operazioni di soccorso e assistenza e 4.137 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali; sono state soccorse 8.114 persone e 2.202 unità da traffico, pesca e diporto. Sono state percorse 96.395 miglia dalla componente navale, per ricerca e soccorso e 123.619 miglia per il contrasto all'immigrazione clandestina; eseguite 172 ore di volo dalla componente aerea, per ricerca e soccorso ed espletate 270 missioni aeronavali per trasporto di ammalati/traumatizzati. E' stata svolta l'attività di soccorso ai bagnanti e di assistenza e soccorso ai diportisti, nonché interventi volti alla protezione dell'ambiente marino.

materia di trasporti” e 7618 “Contributi a INSEAN e CE.TE.NA (Centro per gli Studi di Tecnica Navale) nel quadro della disciplina per aiuti di Stato a ricerca e sviluppo”. Anche quest’anno circa il 98 per cento dello stanziamento di competenza ha riguardato i contributi all’INSEAN e al CE.TE.NA⁷⁵.

Tavola I

SISTEMA DI OPERE PER SETTORE DI INTERVENTO - DELIBERA CIPE 130/2006 AGGIORNATA ALL'11/04/2011

- QUADRO PROGRAMMATICO 2010-2013

(milioni)												
Cl. Sistema	Cl. Settore	Nr. o perc 130	Costo	Finanz.ti Disponibil i Totali	Avanz.to lavori al 31.12.10	Ulteriori finanz.ti necessari	Inc. % Costo/T otale costo	Inc. % Ris. Disp./ Costo	% SAL 2010	Nr opere 2009	Costo 2009	Sc.cos to 2010- 2009 %
A) Valichi		13	18.058,06	2.671,20	0,00	15.386,86	7,62	14,79	0,00	8	14.798,06	22,03
	A1) Corridoi ferroviari	12	17.853,35	2.466,50	0,00	15.386,85	7,53	13,82	0,00	7	14.613,35	22,17
	B1) Corridoi stradali	1	204,71	204,70	0,00	0,01	0,09	100,00	0,00	1	184,71	10,83
B) Corridoio Plurimodale Padano		75	46.862,85	20.252,05	1.134,11	26.610,80	19,77	43,22	2,42	63	46.454,99	0,88
	A1) Corridoi ferroviari	19	23.960,92	2.277,32	0,00	21.683,60	10,11	9,50	0,00	17	24.193,83	-0,96
	B1) Corridoi stradali	56	22.901,93	17.974,73	1.134,11	4.927,20	9,66	78,49	4,95	46	22.261,16	2,88
C) Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero		5	5.650,97	2.126,24	1,00	3.524,73	2,38	37,63	0,02	5	4.751,76	18,92
	A1) Corridoi ferroviari	2	2.664,00	294,24	0,00	2.369,76	1,12	11,05	0,00	2	2.663,76	0,01
	B1) Corridoi stradali	3	2.986,97	1.832,00	1,00	1.154,97	1,26	61,33	0,03	3	2.088,00	43,05
D) Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa		103	54.366,86	21.939,56	4.855,13	32.559,11	22,93	40,35	8,93	99	49.351,11	10,16
	A1) Corridoi ferroviari	15	23.887,50	3.323,90	38,85	20.563,60	10,08	13,91	0,16	13	19.927,50	19,87
	B1) Corridoi stradali	88	30.479,36	18.615,66	4.816,28	11.995,51	12,86	61,08	15,80	86	29.423,62	3,59
E) Corridoio Plurimodale Adriatico		15	1.663,52	1.375,64	142,32	287,88	0,70	82,69	8,56	16	5.253,87	-68,34
	A1) Corridoi ferroviari	3	641,59	641,59	0,00	0,00	0,27	100,00	0,00	3	663,33	-3,28
	B1) Corridoi stradali	12	1.021,93	734,05	142,32	287,88	0,43	71,83	13,93	13	4.590,54	-77,74
F) Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale		9	5.506,37	1.332,75	0,00	4.173,63	2,32	24,20	0,00	13	13.064,27	-57,85
	A1) Corridoi ferroviari	3	2.328,87	0,00	0,00	2.328,87	0,98	0,00	0,00	7	6.441,27	-63,84
	B1) Corridoi stradali	6	3.177,50	1.332,75	0,00	1.844,75	1,34	41,94	0,00	6	6.623,00	-52,02
G) Salvaguardia della laguna e città di Venezia: sistema Mo.S.E.		1	5.496,19	3.473,90	2.643,41	2.022,29	2,32	63,21	48,10	1	4.271,60	28,67
	E1) Difesa del suolo - Mo.S.E.	1	5.496,19	3.473,90	2.643,41	2.022,29	2,32	63,21	48,10	1	4.271,60	28,67
H) Ponte Stretto di Messina		2	6.950,00	1.650,00	0,00	5.300,00	2,93	23,74	0,00	1	6.100,00	13,93
	H1) Ponte sullo Stretto	2	6.950,00	1.650,00	0,00	5.300,00	2,93	23,74	0,00	1	6.100,00	13,93
I) Corridoio Trasversale e		51	55.111,29	17.000,99	779,48	38.110,31	23,25	30,85	1,41	45	39.839,54	38,33

⁷⁵ L'INSEAN, ente pubblico di ricerca, è stato soppresso con DL n. 78, del 2010 e le sue funzioni e risorse sono trasferite al CNR. Il CETENA, società del Gruppo FINCANTIERI, si occupa di ricerca e consulenza in campo navale e marittimo, a livello nazionale e internazionale. Va ricordato che vi è un altro capitolo riguardante la ricerca scientifica, n. 7120, che presenta stanziamenti molto ridotti: 42.765 euro, ai quali non corrisponde nessun pagamento.

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Cl. Sistema	Cl. Settore	Nr. o pere 130	Costo	Finanz.ti Disponibil i Totali	Avanz.to lavori al 31.12.10	Ulteriori finanz.ti necessari	Inc. % Costo/T otale costo	Inc. % Ris. Disp./ Costo	% SAL 2010	Nr opere 2009	Costo 2009	Sc.cos to 2010- 2009 %
Dorsale Appenninica												
	A1) Corridoi ferroviari	7	8.728,48	1.553,42	0,00	7.175,06	3,68	17,80	0,00	6	3.998,45	118,30
	B1) Corridoi stradali	44	46.382,81	15.447,57	779,48	30.935,24	19,56	33,30	1,68	39	35.841,09	29,41
L) Sistemi Urbani		80	24.196,88	13.917,68	4.434,57	10.279,20	10,21	57,52	18,33	74	24.126,37	0,29
	A1) Corridoi ferroviari	12	2.442,31	214,97	0,00	2.227,34	1,03	8,80	0,00	10	2.220,56	9,99
	B1) Corridoi stradali	13	3.564,17	1.458,18	862,31	2.105,99	1,50	40,91	24,19	12	3.622,50	-1,61
	C1) Metropolitane	47	17.605,71	11.555,79	3.393,13	6.049,92	7,43	65,64	19,27	44	17.594,57	0,06
	E1) Difesa del suolo - Mo.S.E.	5	29,23	30,97	8,14	-1,74	0,01	105,95	27,85	5	30,97	-5,62
	F1) Edilizia	3	555,46	657,77	170,99	-102,31	0,23	118,42	30,78	3	657,77	-15,55
M) Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna		17	2.838,83	910,02	69,34	1.928,81	1,20	32,06	2,44	14	1.801,69	57,56
	A1) Corridoi ferroviari	2	62,64	28,24	0,00	34,40	0,03	45,08	0,00	1	8,64	625,00
	B1) Corridoi stradali	12	2.613,39	848,02	69,34	1.765,37	1,10	32,45	2,65	10	1.630,25	60,31
	D1) Nodi intermodali	3	162,80	33,76	0,00	129,04	0,07	20,74	0,00	3	162,80	0,00
N) HUB Portuali		15	2.721,31	1.503,49	0,00	1.217,82	1,15	55,25	0,00	11	2.441,53	11,46
	D1) Nodi intermodali	15	2.721,31	1.503,49	0,00	1.217,82	1,15	55,25	0,00	11	2.441,53	11,46
O) HUB Interportuali		28	1.576,30	637,75	158,16	938,55	0,66	40,46	10,03	26	1.550,55	1,66
	D1) Nodi intermodali	28	1.576,30	637,75	158,16	938,55	0,66	40,46	10,03	26	1.550,55	1,66
P) Grandi HUB aeroportuali - Allacciamenti ferroviari e stradali		3	621,12	269,95	0,00	351,17	0,26	43,46	0,00	3	621,12	0,00
	A1) Corridoi ferroviari	2	314,32	1,00	0,00	313,32	0,13	0,32	0,00	2	314,32	0,00
	C1) Metropolitane	1	306,80	268,95	0,00	37,85	0,13	87,66	0,00	1	306,80	0,00
Q) Schemi Idrici - Interventi per l' emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare		44	2.459,75	1.710,91	387,50	748,84	1,04	69,56	15,75	42	2.434,22	1,05
	II) Schemi idrici	44	2.459,75	1.710,91	387,50	748,84	1,04	69,56	15,75	42	2.434,22	1,05
R) Piano degli interventi nel comparto energetico		6	1.656,20	1.656,20	158,50	0,00	0,70	100,00	9,57	6	1.656,20	0,00
	G1) Energia e Rete elettrica	6	1.656,20	1.656,20	158,50	0,00	0,70	100,00	9,57	6	1.656,20	0,00
T) Mantenimento in efficienza edifici sedi di organi istituzionali		3	1.338,68	1.277,91	84,38	60,77	0,56	95,46	6,30	2	841,31	59,12
	F1) Edilizia	3	1.338,68	1.277,91	84,38	60,77	0,56	95,46	6,30	2	841,31	59,12
Totale complessivo		470	237.075,18	93.706,23	14.847,90	143.500,77	100,00	39,53	6,26	429	219.358,20	8,08
Totale complessivo 2009		429	219.358,20	84.535,44	13.003,72	134.822,76	100,00	38,54	5,93			
Differenza 2010-2009		41	17.716,98	9.170,79	1.844,18	8.678,01						

Elaborazione della Corte dei conti di dati aggiornati all'11/04/2011 (9° allegato Infrastrutture MIT)