

e, di quelli ancora operanti, gran parte non percepisce compensi ma rimborso spese⁹, ai sensi dell'art.6, comma 1 del DL 78/2010. Anche le misure di contenimento della spesa previste dall'art.6, comma 3 del DL 78/2010, sembrano rispettate, seppure con l'eccezione costituita dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica¹⁰.

3. I risultati finanziari e contabili

3.1. Primi risultati ed elementi di valutazione della spending review

L'art. 30 della Legge n. 196 del 2009 attribuisce al Nucleo di analisi e valutazione della spesa (NAVS) il compito di razionalizzare la spesa. A tal fine, il NAVS del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è dotato di un programma di lavoro triennale, condiviso ed approvato dalle strutture amministrative. Il programma si compone di una parte generale concernente tematiche comuni a tutte le Amministrazioni centrali oggetto di *spending review* ed una parte speciale di approfondimento su temi specifici. Il Nucleo ha riferito di piccoli interventi migliorativi al fine di verificare la coerenza delle norme di autorizzazione delle spese rispetto al contenuto dei Programmi¹¹.

L'analisi della spesa per consumi intermedi e dei meccanismi di formazione/smaltimento dei debiti pregressi è da tempo oggetto di osservazione da parte del NAVS in quanto, dopo i redditi da lavoro dipendente, rappresenta l'aggregato più rilevante della spesa per consumi finali. Un approfondimento di tale analisi è contenuto nella Relazione sullo stato della spesa redatto MIT nell'anno 2010 e presentata alla Camera dei Deputati ad ottobre 2011.

Un'altra parte dell'attività del Nucleo attiene alla verifica della possibilità di associare indicatori a programmi del Ministero al fine di misurare, ove possibile, i risultati della spesa.

Proprio con riferimento agli indicatori, va sottolineato che nel 2011 è entrato a pieno regime il sistema di Note integrative al bilancio e al rendiconto, delineato dall'art.21, comma 11, e dall'art.35, comma 2, della legge 196/2009. Come previsto dalla legge, le note integrative contengono la visualizzazione, tra l'altro, di indicatori di risultato e di realizzazione. Tali indicatori, nel caso specifico del MIT, appaiono non omogenei e rispondenti a logiche non sempre comprensibili. La scelta delle unità di misura non appare sempre coerente con la natura dell'attività e spesso si rileva scarsamente significativa. Inoltre, il valore a consuntivo non è sempre espresso con la stessa unità di misura del valore a preventivo. Il sistema così costruito non risulta chiaro né utilizzabile, rendendosi necessario un attento riesame della scelta e della costruzione degli indicatori¹².

⁹ Si tratta della Delegazione italiana Associazione internazionale di navigazione (AIPCN), della Commissione sicurezza galleria ferroviarie, del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e relativo Ufficio di piano, Commissione permanente per le Gallerie, del Comitato tecnico scientifico per la ricerca settore costruzione e propulsione navale, della Commissione permanente per le prescrizioni sui recipienti per gas compressi, liquefatti o disciolti, della

¹⁰ Dalle informazioni fornite dall'Amministrazione, la Consulta, contrariamente a quanto previsto dal comma 3 del predetto art.6, non solo non sembra aver ridotto ma risulta avere incrementato il costo medio di ciascun componente (Segretario Generale, Segretario e componente Comitato scientifico) nel 2011, fatta eccezione per il compenso del Presidente, che è, invece, stato ridotto del 10 per cento.

¹¹ In particolare, al fine di rendere coerente la denominazione del Programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" con la classificazione COFOG (4.5.2) "Trasporti per vie d'acqua" è stata segnalata dall'Amministrazione l'opportunità di modificare l'attuale denominazione in "Sviluppo e sicurezza del trasporto per vie d'acqua".

¹² Con particolare riferimento, poi, alla nota integrativa al bilancio, la costruzione di indicatori di risultato non dovrebbe basarsi sull'emanazione di atti fine a se stessa misurabile con indicatore binario SI/NO, di per sé inefficace se non correlato ad altri indicatori di realizzazione (es. numero giorni, numero unità, ecc.). Andrebbe, inoltre, verificato se la predisposizione di uno specifico provvedimento non risponda ad esigenze che si soddisfano *una tantum* che pertanto è sbagliato prevedere ripetitivamente nel triennio. In ogni caso, la previsione di *target* inferiori nel primo anno del triennio al 100 per cento dovrebbe rendere necessario provvedere alle necessarie modifiche strutturali e organizzative per ottenere il massimo, mentre la loro previsione sistematicamente inferiore al 100 per cento sembra consolidare un livello performantico migliorabile, che potrebbe produrre arretrato e inefficienza.

3.2. Analisi della gestione delle entrate extratributarie

I flussi di entrata imputati ai centri di responsabilità del Ministero inclusi nello stato di previsione dell'entrata (C.d.R. 17 relativo al Dipartimento delle infrastrutture gli affari generali ed il personale; C.d.R. 19 "Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" e C.d.R. 62 "Capitanerie di porto") ammontano a previsioni iniziali di competenza pari a euro 1.035.412.397 e previsioni definitive pari a euro 1.105.398.289 (scostamento positivo del 6,75 per cento). L'ammontare accertato, riferito sempre ai tre centri di responsabilità in gestione al Ministero, è stato pari a euro 826.410.167, le riscossioni di competenza a euro 731.352.144,15 (scostamento negativo dell'11,50 per cento) ed i versamenti competenza a euro 727.337.241,04¹³ (scostamento negativo rispetto all'accertato del 13,6 per cento). In riferimento alla gestione di cassa, come si evince dalla tabella seguente, le previsioni iniziali ammontano a euro 1.006.912.397, quelle definitive a euro 1.105.398.289. Le riscossioni totali (competenza e residui) si assestano a euro 863.814.445 ed i versamenti totali a euro 746.551.646.

C.d.R. Entrata		Previsioni Iniziali Cassa	Previsioni Definitive Cassa	Accertamenti	Riscossioni Totali	Versamenti Totali
17	Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	376.610.000,00	408.994.536,00	137.850.495,68	138.477.491,82	137.851.546,35
19	Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici	623.072.000,00	687.797.918,00	600.074.727,17	716.217.167,24	678.497.950,76
62	Capitanerie di porto	7.230.397,00	8.605.835,00	8.626.423,60	9.119.786,22	10.060.670,38
Totale		1.006.912.397,00	1.105.398.289,00	826.410.167,49	863.814.445,28	746.551.646,45

Gran parte degli introiti in questione derivano dall'attività del C.d.R. 19 (Dip. Trasporti), prevalentemente legati all'erogazione dei servizi della motorizzazione, sia in sede periferica che centrale, oltre che all'attività della Direzione Generale della Motorizzazione legata alle informazioni rilasciate ad enti ed amministrazioni da parte del Centro Elaborazione Dati. Ulteriori versamenti derivano da sanzioni amministrative per violazioni al codice sulla circolazione stradale, dal canone annuo dovuto dagli enti concessionari di autostrade, da tasse e diritti marittimi, da introiti derivanti da diritti inerenti al movimento degli aeromobili privati delle persone e delle merci negli aerodromi del territorio nazionale aperti al traffico aereo civile¹⁴, e da entrate eventuali e diverse concernenti l'attività del Ministero¹⁵. Altre entrate provengono invece da particolari disposizioni legislative¹⁶.

¹³ Come riferito dall'UCB del Ministero, le entrate gestite dall'Amministrazione sono relative a versamenti i cui capitoli sono in "gestione contestuale", gestione in cui la fase di accertamento e la fase di riscossione sono contemporanee alla fase di versamento (versamento in conto competenza). Inoltre, i dati relativi ai versamenti delle entrate risentono delle variazioni del quadro normativo che ha modificato nel tempo l'indice di motorizzazione, la domanda di servizi da parte degli utenti, e l'entità delle sanzioni amministrative erogate.

¹⁴ Tali risorse vengono allocate sul capitolo 2162 e poi versate dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).

¹⁵ Il capitolo 3570, "Entrate eventuali e diverse" è destinato a raccogliere cespiti di varia natura per i quali risulta difficoltoso per l'Amministrazione programmare i relativi versamenti. Peraltro, è un capitolo unico per tutte le strutture del Ministero benché assegnato al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Con riguardo invece al capitolo 2454/7, il decreto legislativo 112/98 ha soppresso il Servizio escavazione porti, quindi la rubrica dovrebbe essere aggiornata. Restano i proventi delle autorizzazione ex art.16 (della legge n.84/94), versati dalle imprese portuali che operano nei porti non sede di autorità portuali, alla cui "gestione" provvedono le autorità marittime periferiche sulla base di un regolamento a suo tempo emanato dall'amministrazione (DM 585/95) che ha stabilito un canone minimo e i criteri di aggiornamento in relazione alle attività svolte da ciascun porto interessato.

¹⁶ Ad esempio quelle che prevedono i diritti derivanti dalla maggiorazione del prezzo per il rilascio delle targhe, i diritti aggiuntivi a carico degli utenti per l'uso di particolari attrezzature tecniche

Le modalità ed i criteri per le previsioni, in termini quantitativi, dei flussi di entrata tengono conto del dato storico riferito all'andamento che hanno avuto le entrate negli anni precedenti. Particolare attenzione è rivolta alle entrate per le quali norme specifiche prevedono la riassegnazione alla spesa. Per esse il Dipartimento effettua il monitoraggio, mediante le informazioni in possesso dell'Ufficio Centrale del Bilancio, dei flussi di entrata mensili¹⁷.

Sotto il profilo delle problematiche correlate alle procedure di riassegnazione di entrate, particolare attenzione merita la gestione del capitolo di spesa 1451.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero è allocato, in gestione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il capitolo 1451, denominato "Fondo da ripartire per le finalità previste dalle disposizioni legislative di cui all'allegato 1 alla legge finanziaria 2008 per le quali non si dà luogo alle riassegnazioni delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato", c.d. "Fondo Entrate", istituito dalla legge 24/12/2007, n. 244 (legge finanziaria 2008). L'articolo 2, commi 615 e 616, prevede che per le entrate regolate dalle disposizioni legislative riportate nell'elenco 1, allegato alla stessa legge, non si proceda più alla riassegnazione delle somme negli stati di previsione dei Ministeri in relazione ai versamenti affluiti, ma per esse siano istituiti appositi fondi da ripartire con decreti del Ministro competente. Per la quantificazione annuale del Fondo, il comma 617 del medesimo articolo 2 prevede che a decorrere dall'anno 2008, la dotazione dei fondi di cui al comma 616 sia determinata nella misura del 50 per cento dei versamenti riassegnabili nell'anno 2006 ai pertinenti capitoli dell'entrata del bilancio dello Stato. La dotazione dei fondi è annualmente rideterminata in base all'andamento dei versamenti riassegnabili effettuati entro il 31 dicembre dei due esercizi precedenti in modo da assicurare in ciascun anno un risparmio in termini di indebitamento pari a 300 milioni di euro.

L'innovazione avrebbe dovuto risolvere le problematiche legate alla rilevata vischiosità della procedura ordinaria delle riassegnazioni delle quote di entrate. In realtà, lamenta il MIT, gli effetti di semplificazione e razionalizzazione delle procedure per la riassegnazione sono stati attenuati dalla previsione di un ulteriore adempimento da assolvere per utilizzare i fondi: il comma 617 dispone, infatti, 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 versate¹⁸. Di conseguenza il riparto del Fondo, scontando il passaggio procedurale della concertazione con il MEF, può comportare le stesse difficoltà di gestione in precedenza riscontrate.

La nuova procedura di riassegnazione, peraltro, si inserisce in un contesto caratterizzato da un andamento decrescente delle previsioni del capitolo in questione dettate dalle ultime leggi di bilancio, a fronte di *trend* di flussi complessivi di entrate di pertinenza del Ministero complessivamente crescente.

Un'altra problematica attiene al fatto che parte del Fondo è destinato al capitolo 1169, assegnato al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali relativo alla Cassa di Previdenza ed Assistenza del personale. Tale destinazione, oltre ad apparire in contrasto con il comma 615, art. 2, della legge 244/07 che esclude dalla nuova procedura le spese della categoria 1 "redditi da lavoro dipendente", data la relativa esiguità degli stanziamenti, crea problemi di copertura dei fondi che la Cassa di Previdenza dovrebbe erogare a favore del personale del Ministero, come lamenta l'Amministrazione stessa.

Il Ministero ha rilevato un grado di autofinanziamento di attività proprie e di copertura del costo dei servizi correlati alle riassegnazioni¹⁹ non superiore al 25 per cento. Dalla tabella

¹⁷ Le entrate per le quali le previsioni vengono formulate con questo metodo sono quelle che affluiscono sui capitoli 2163, 2165, 2454/8, 2454/9, 2454/12, 2454/13, 2454/14, 2456, 2458, 2459, 2567, 3479, 3566.

¹⁸ La previsione della concertazione sembra essere motivata da prudenza e cautela nel consentire alle Amministrazioni di spendere i fondi: la spesa potrà essere effettuata solo se le entrate nel frattempo affluite ne consentano la copertura.

¹⁹ Per il Dipartimento dei Trasporti si tratta di stipendi, competenze accessorie, missioni in conto Stato ed in conto privato, acquisto di beni e servizi, Centro Elaborazione Dati Motorizzazione, Ufficio Centrale Operativo (UCO), per il CCISS, interventi ed investimenti per incentivare la sicurezza stradale, investimenti per l'informatica e le

seguinte emerge un'incidenza delle riassegnazioni sul totale degli stanziamenti definitivi dei capitoli interessati decrescente nel tempo, pari al 32 per cento nel 2010 e al 13 per cento nel 2011. In particolare, nel 2010 le riassegnazioni per i C.d.R. 1 e 2 hanno superato il 65 per cento e per il C.d.R. 3 il 31.

Esercizio		2010	2011	2010	2011	2010	2011
Cdr Spese		Stanziamento definitivo di competenza		Riassegnazioni di competenza		riassegnato / tot. stanziamenti	
1	Gabinetto	12.042.550,47		8.212.776,00		68,20	
2	Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	172.937.066,83	265.607.227,00	113.224.956,00	55.218.677,00	65,47	20,79
3	Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici	363.565.197,26	385.103.839,00	114.074.213,00	51.292.967,00	31,38	13,32
4	Capitanerie di porto	180.426.256,74	186.068.332,74	8.583,00	563.879,00	0,00	0,30
5	Consiglio superiore dei lavori pubblici	4.718.438,00	9.069.373,00	83.537,00	2.999.171,00	1,77	33,07
Totale		733.689.509,30	845.848.771,74	235.604.065,00	110.074.694,00	32,11	13,01

3.3. Analisi della gestione delle spese

3.3.1. Andamenti e risultati contabili complessivi

Si premette che nel percorso di adeguamento della struttura amministrativa alle disposizioni della nuova legge di contabilità (l. 196/2009), il Ministero ha proceduto ad una revisione dei Centri di costo (CdC) centrali e periferici al fine di adeguare il livello di dettaglio delle informazioni a quello richiesto dalla legge²⁰.

Le risorse assegnate al MIT sono destinate ad attuare diciassette programmi di otto missioni pur se con un'ovvia concentrazione su quelle che realizzano gli scopi istituzionali dell'Amministrazione: n. 13 "Diritto alla mobilità", n. 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", n. 19 "Casa e assetto urbanistico"²¹, che peraltro prevedono anche programmi gestiti da altri Ministeri. Le altre missioni sono trasversali (n. 32 - Servizi istituzionali e generali delle PA e n.33 - Fondi da ripartire) o prevedono anche programmi gestiti da altri Ministeri: n. 4 "L'Italia in Europa e nel mondo" (programma 16 "Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale"); 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").

Lo stato di previsione del MIT evidenzia nel 2011 una dotazione finanziaria iniziale di competenza pari a 7,096 miliardi e di cassa pari 8,189 miliardi, mentre la dotazione definitiva raggiunge 7,527 miliardi per la competenza e 10,147 miliardi per la cassa. Si registra una significativa diminuzione rispetto al precedente esercizio (in termini di dotazioni di competenza pari a circa 1,5 miliardi ed in termini di cassa pari a 1,4 miliardi) confermando un trend costantemente decrescente già a partire dall'esercizio 2009 (stanziamenti definitivi di cassa in diminuzione del 12,5 per cento rispetto al 2010 e del 27 per cento nel triennio). La capacità di impegno, di spesa e lo smaltimento dei residui sono indicatori con valori significativamente più bassi nella spesa in conto capitale che in quella corrente, pur se in crescita nel triennio;

attrezzature. Per il Dipartimento Infrastrutture si tratta di spese di funzionamento asili nido (cap.1281) e della Struttura Tecnica di Missione (cap.1080). Soltanto per il cap.1290, le riassegnazioni provenienti dai contributi dei gestori delle dighe assicurano, al momento, l'intera copertura della spesa.

²⁰ Sono stati, pertanto, individuati 14 nuovi CdC periferici e 2 nuovi CdC nell'ambito del Dip. Trasporti. Secondo quanto comunicato, il budget 2012 dei costi dell'Amministrazione evidenzia una riduzione di quasi il 3 per cento rispetto al 2011, concentrata soprattutto nei Costi di gestione (-22 per cento) e nei Costi straordinari e speciali (-99 per cento), riduzioni in parte compensate dall'incremento dei Costi del personale (3,47 per cento) e degli ammortamenti (25 per cento). In particolare, i Costi del personale presentano un significativo incremento con riferimento al Centro di Responsabilità (C.d.R.) Capitanerie di Porto. La Tavola di riconciliazione tra valore degli stanziamenti 2011 (superiore a 7,5 miliardi) e costi propri dei centri di costo (1,8 miliardi) presenta un notevole dislivello dato dalla consistenza dei "costi dislocati" (più di 6 miliardi) costituiti dai trasferimenti a enti pubblici, società e soggetti privati.

²¹ Pur se la missione "Casa e assetto urbanistico" presenta una riduzione della dotazione finanziaria molto importante, come si specifica meglio nel prosieguo.

l'incidenza dei residui di stanziamento è, ovviamente, molto più elevata nella spesa in conto capitale ma va notato che dal 23,64 per cento del 2009 scende al 4,74 nel 2011.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(in migliaia)

Esercizio	Stanziamen- to iniziale di competenza	Stanziamen- to definitivo di competenza	Stanziamen- to iniziale di cassa	Stanziamen- to def di cassa	Impegni Totali	Pagato totale	Residui definitivi iniziali	Residui finali
2009	7.181.565,35	10.376.979,61	7.511.188,81	13.920.107,86	9.328.902,22	8.929.101,72	9.776.958,36	9.245.784,71
2010	6.991.589,48	9.013.774,63	8.466.287,39	11.606.010,87	9.274.334,85	6.995.716,11	9.479.111,87	9.935.622,72
2011	7.096.614,53	7.527.755,60	8.189.631,55	10.147.435,96	8.401.849,30	7.408.417,67	9.935.622,72	7.156.759,73

Titolo di Spesa	Esercizio	Economie Competenza / Stanz. Def. Competenza	Impegni Totali / Massa Impegnabile	Pagamenti Res / Residui Iniziali	Pagamenti Totali / Massa Spendibile	Incidenza Residui Stanz.
		<i>Valori percentuali</i>				
Titolo I - spese correnti	2009	5,24	92,33	65,42	70,85	1,15
	2010	4,51	91,95	46,20	70,28	0,61
	2011	1,38	97,04	51,66	73,25	0,76
Titolo II - spese in conto capitale	2009	1,18	79,82	38,49	36,41	23,64
	2010	0,03	82,55	28,34	29,99	18,67
	2011	2,38	90,36	31,92	34,61	4,74

Il consuntivo fa registrare impegni totali per 8,401 miliardi e pagamenti totali per 7,408 miliardi. L'analisi mette in evidenza una riduzione rispetto al precedente esercizio del 9,41 per cento degli impegni e un incremento del 5,90 per cento dei pagamenti (determinante anche, come si vedrà, di un significativo smaltimento residui) e, con riferimento al triennio, una riduzione del 27 per cento per gli impegni e del 17 per i pagamenti

Semberebbe, pertanto, che le misure di contenimento della spesa adottate con il dl 112/2008 e con il dl 78/2010 sul bilancio 2011 abbiano prodotto effetti. Con specifico riguardo all'impatto delle misure di stabilizzazione della finanza pubblica contenute nel DL 78/2010, l'UCB dà dimostrazione di avere effettuato la riduzione del 10 per cento degli stanziamenti relativi alle spese rimodulabili (riduzione di euro 56.109.000,00), prevista dall'art.2, e del 10 per cento del trattamento economico dei Ministri e sottosegretari prevista dall'art.5. Sono state, inoltre, adottate le misure previste dall'art.7, commi 21 e 27 in ordine al passaggio dell'INSEAN al CNR ed alla riduzione del 50 per cento della spesa per gli enti vigilati²². L'UCB dà conto, inoltre, del rispetto dei limiti di spesa di cui alle disposizioni contenute sempre nel dl 78/2010 art.6 commi 7 (incarichi di consulenza), 8 (spese per mostre, pubblicità, rappresentanza, convegni), 9 (sponsorizzazioni), 12 (missioni), 13, (formazione), 14 (autovetture e relativa manutenzione). L'UCB fa inoltre presente che con la legge di assestamento al bilancio 2011 (Legge 182/2011) sono stati eliminati i fondi accantonati all'inizio del 2011 per effetto dell'art. 1, comma 13 della legge 220/2010 (euro 77.996.453,00).

Ma l'impatto effettivo e la specifica allocazione delle riduzioni di spesa si apprezza in maniera efficace dall'analisi economica del consuntivo del ministero.

²² Vedi paragrafo 2.3.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(migliaia di euro)

Categoria economica	Stanziamiento definitivo di competenza		Impegni lordi		Pagato totale		Residui finali	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Redditi di lavoro dipendente	972.413	984.451	938.210	967.907	898.393	981.992	72.273	56.125
Consumi intermedi	419.903	407.338	399.911	388.478	398.749	364.688	115.633	122.510
Trasferimenti di parte corrente	1.129.658	1.318.732	1.066.824	1.316.523	1.208.504	1.162.873	553.822	519.313
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	509.533	778.181	508.171	778.164	663.528	620.786	376.228	400.751
<i>di cui alle Imprese</i>	618.857	539.289	557.444	537.258	543.584	540.884	177.479	118.551
Altre uscite correnti	73.361	26.079	73.276	26.029	23.825	76.735	52.649	1.852
Spese correnti	2.595.334	2.736.601	2.478.221	2.698.937	2.529.472	2.586.288	794.377	699.799
Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	1.268.318	611.318	1.270.680	613.442	717.307	1.116.118	2.276.179	1.449.462
Contributi e trasferimenti in conto capitale	5.150.122	4.179.837	5.145.997	4.063.864	3.748.937	3.706.012	6.865.066	5.007.499
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	1.880.722	1.113.462	1.882.722	1.115.121	1.901.689	1.600.028	2.825.761	1.741.530
<i>di cui alle Imprese</i>	1.367.732	1.108.178	1.364.180	993.341	1.158.548	1.084.065	993.669	546.445
Spese in conto capitale	6.418.440	4.791.155	6.416.677	4.677.306	4.466.244	4.822.130	9.141.246	6.456.961
Spese complessive	9.013.775	7.527.756	8.894.899	7.376.242	6.995.716	7.408.418	9.935.623	7.156.760

(dati percentuali)

Categoria economica	Stanziamiento definitivo di competenza		Impegni lordi		Pagato totale		Residui finali	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Redditi di lavoro dipendente	10,8	13,1	10,5	13,1	12,8	13,3	0,7	0,8
Consumi intermedi	4,7	5,4	4,5	5,3	5,7	4,9	1,2	1,7
Trasferimenti di parte corrente	12,5	17,5	12,0	17,8	17,3	15,7	5,6	7,3
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	5,7	10,3	5,7	10,5	9,5	8,4	3,8	5,6
<i>di cui alle Imprese</i>	6,9	7,2	6,3	7,3	7,8	7,3	1,8	1,7
Altre uscite correnti	0,8	0,3	0,8	0,4	0,3	1,0	0,5	0,0
Spese correnti	28,8	36,4	27,9	36,6	36,2	34,9	8,0	9,8
Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	14,1	8,1	14,3	8,3	10,3	15,1	22,9	20,3
Contributi e trasferimenti in conto capitale	57,1	55,5	57,9	55,1	53,6	50,0	69,1	70,0
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	20,9	14,8	21,2	15,1	27,2	21,6	28,4	24,3
<i>di cui alle Imprese</i>	15,2	14,7	15,3	13,5	16,6	14,6	10,0	7,6
Spese in conto capitale	71,2	63,6	72,1	63,4	63,8	65,1	92,0	90,2
Spese complessive	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazioni su dati RGS.

La classificazione economica della spesa conferma come gran parte dell'attività del MIT attenga al trasferimento di risorse a soggetti pubblici (amministrazioni locali) e imprese finalizzati alla realizzazione di opere pubbliche, sia trasportistiche che infrastrutturali. Infatti, una percentuale molto elevata della spesa corrente, e ancor di più in conto capitale, è rappresentata da trasferimenti. Nel 2011 più del 48 per cento degli stanziamenti e degli impegni e il 45 per cento dei pagamenti di spesa corrente è rappresentato da trasferimenti, di cui più della metà ad amministrazioni pubbliche e più di un terzo ad imprese, mentre costituisce trasferimento più dell'87 per cento degli stanziamenti e impegni della spesa in conto capitale e il 77 per cento dei pagamenti, la metà dei quali è destinata ad amministrazioni ed un terzo ad

imprese. L'andamento dei trasferimenti di parte corrente subisce una forte riduzione nel triennio (circa 20 per cento negli stanziamenti definitivi e impegni lordi e superiore al 39 per cento nei pagamenti totali) mentre con riguardo al 2010 sia gli stanziamenti che gli impegni presentano un significativo incremento, dovuto alla crescita dei trasferimenti ad amministrazioni pubbliche che aumentano più del 50 per cento. I pagamenti totali, invece, si riducono costantemente. I trasferimenti in conto capitale presentano una continua flessione nel tempo: nel triennio di quasi il 30 per cento e rispetto al 2010 del 19 e 21 per cento negli stanziamenti e negli impegni, e dell'1 per cento nei pagamenti. Scomponendo la categoria, si rileva un fortissimo decremento dei trasferimenti alle amministrazioni pubbliche che supera il 50 per cento nel triennio ed il 40 per cento nel biennio, e un'inferiore riduzione dei trasferimenti alle imprese, che supera di poco il 20 per cento nel triennio. La composizione della spesa totale del MIT evidenzia che, in termini di stanziamento definitivo, i trasferimenti di spesa corrente ne costituiscono circa il 17 per cento, mentre quelli in conto capitale più del 50 per cento.

Anche la spesa per investimenti fissi, che costituisce circa l'8 per cento degli stanziamenti e impegni totali e il 15 dei pagamenti, evidenzia una riduzione significativa e costante negli stanziamenti e impegni (quasi il 60 per cento nel triennio e più del 50 per cento nel biennio) mentre i pagamenti totali, crescendo di quasi il 70 per cento nel triennio e del 55 per cento nel biennio, denotano una buona attività di smaltimento dei residui che, infatti, decrescono più del 35 per cento. In forza delle suddette riduzioni, l'incidenza degli investimenti fissi sulla spesa in conto capitale scende drasticamente dal 20 per cento nel 2009 al 13 per cento nel 2011 e dal 14 all'8 per cento del totale degli stanziamenti e impegni del MIT

Ma, al di là delle forti riduzioni riscontrate in tutte le componenti della spesa per trasferimenti e per investimenti fissi, le altre due categorie economicamente significative della spesa corrente mostrano invece un incremento nel triennio.

La prima è costituita dai redditi da lavoro dipendente che supera il 13 per cento della spesa complessiva ed il 35 per cento della spesa corrente del MIT. Nel 2011 gli impegni lordi aumentano del 3,2 per cento rispetto al 2010, passando da 938 a 968 milioni, e di circa il 10 per cento nel triennio. Nel 2011 aumentano anche la capacità di impegno e di pagamento nonché l'indice di smaltimento dei residui.

La seconda è rappresentata dai consumi intermedi, che costituisce più del 5 per cento della spesa totale e quasi il 15 per cento della spesa corrente. L'andamento nel triennio mostra un'impennata della spesa nel 2010 ed una lieve riduzione nel 2011, per cui rispetto al 2009 l'incremento complessivo nel 2011 appare superiore al 30 per cento per gli stanziamenti, al 40 per cento per gli impegni e al 15 per cento per i pagamenti, mentre rispetto al 2010 si registra una riduzione del 3 per cento per gli stanziamenti, del 2,9 per gli impegni e dell'8,5 per i pagamenti. La capacità di impegno è molto elevata, mentre la capacità di pagamento appare più bassa ed in flessione nel 2011. L'indice di smaltimento dei residui risulta, invece, in incremento nel 2011.

Le risorse del MIT sono distribuite tra cinque centri di responsabilità (C.d.R.): 1. Gabinetto, 2. Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale (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). I C.d.R. 2 e 3 assorbono circa il 90 per cento della spesa totale, il C.d.R. 4 assorbe circa l'8 per cento e la quota rimanente è assorbita dai C.d.R. 1 e 5.

L'analisi della spesa triennale per categorie economiche riferita ai C.d.R. evidenzia che è soprattutto la spesa per redditi da lavoro dipendente attribuibile al C.d.R. 4 - Capitanerie di porto, e al C.d.R. 2 - Dipartimento Infrastrutture, che determina l'incremento complessivo sopra evidenziato. La spesa del C.d.R. 4, che rappresenta il 61,54 per cento del totale spesa per redditi da lavoro dipendente del MIT, aumenta nel 2011, in termini di impegni lordi, dell'2,72 per

cento e nel triennio dell'18,30 per cento²³. La spesa del C.d.R. 2, che rappresenta il 15 per cento del totale, incrementa nel 2011 del 2,14 per cento e nel triennio del 6,55.

Per quanto riguarda la categoria dei consumi intermedi, un notevole incremento si riscontra nella spesa del C.d.R. 3 - Dipartimento dei Trasporti²⁴ che rappresenta il 75 per cento del totale della spesa per consumi intermedi. Nel 2010, in termini di impegni lordi, la spesa è salita dell'83 per cento, per poi ridursi nel 2011 del 10,38: nel triennio l'incremento è stato del 64 per cento. Anche le Capitanerie di porto, cui è imputabile il 15 per cento della spesa per consumi, presentano un importante incremento degli impegni lordi nel 2011 del 27 per cento e nel triennio del 10.

Il conto dei residui mostra nel 2011 importi iniziali riferiti ad anni precedenti pari a 9,935 miliardi, che si attestano alla fine dell'esercizio a 7,156 miliardi, 3,296 dei quali sono di nuova formazione e di questi 321 milioni costituiscono residui di stanziamento. Complessivamente, la massa dei residui finali decresce nel 2011 in misura molto significativa (41,27 per cento). Più del 90 per cento dei residui finali è rappresentato da residui riferiti a spese in conto capitale concentrati nella categoria dei trasferimenti. La quota più rilevante si iscrive nella missione infrastrutture pubbliche e logistica (3,4 miliardi circa) ma anche la missione diritto alla mobilità espone una quantità rilevante di residui finali (2,4 miliardi).

Il primo rapporto presentato in esito alla disciplina vigente²⁵, dal MIT ad ottobre 2011 (Relazione sullo stato della spesa redatto MIT nell'anno 2010), ha evidenziato un valore cumulato della situazione debitoria complessiva alla data del 31 dicembre 2009 pari a 122,6 milioni e alla data del 31 dicembre 2010 pari ad 168,8 milioni. In riferimento alle varie categorie economiche, quella concernente la spesa in conto capitale (categoria 21) appare prevalente: il totale dei debiti per il 2009 ammonta a 75,2 milioni e quella del 2010 pari ad 80,9 milioni. La causa di formazione dei debiti viene ricondotta il più delle volte all'insufficienza di

²³ Il C.d.R. Capitanerie di Porto attribuisce il continuo incremento della spesa per redditi da lavoro dipendente alla progressiva sostituzione del personale di leva con personale volontario che percepisce una retribuzione maggiore ed è sottoposto a percorsi di formazione continua.

²⁴ Il Dipartimento dei trasporti attribuisce l'incremento rilevato nel 2010 alle maggiori risorse autorizzate per corrispondere all'Agenzia del Demanio i canoni di locazione per gli immobili del FIP - Fondo Investimento Immobiliare - (capitolo 1282), per il funzionamento della Consulta Generale dell'autotrasporto e del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori (capitoli 1329 e 1330). Nel corso del 2010, poi, sono stati integrati in modo consistente i capitoli per l'acquisto di beni e servizi mediante il ricorso al Fondo per i consumi intermedi ed alle variazioni compensative con decreto del Ministro nell'ambito dei Programmi. Inoltre, nel 2010 sono state riassegnate tutte le entrate richieste per le strutture periferiche.

²⁵ Ai sensi dell'articolo 9 comma 1-ter del DL 185/2009, convertito dalla legge 2/2009, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie, i Ministeri devono avviare di concerto con il MEF una attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, mentre con l'articolo 9 del DL 78/2009 (convertito dalla legge 102/2009) viene, tra l'altro, previsto che i funzionari delle PA che adottino provvedimenti che comportano impegni di spesa hanno l'obbligo di accertare preventivamente che il programma dei conseguenti pagamenti sia compatibile con i relativi stanziamenti di bilancio e con le regole di finanza pubblica. La disposizione inoltre individua il MEF come l'amministrazione che vigila sulla corretta applicazione delle disposizioni tese a prevenire la formazione di nuove situazioni debitorie. Con il decreto MEF 10 agosto 2010 viene ulteriormente delineato il quadro comportamentale delle Amministrazioni tenute sia ad adottare un programma dei pagamenti, previsti nell'anno, compatibile con i vincoli di bilancio, sia a intraprendere iniziative di tipo contabile amministrativo o contrattuale atte ad evitare la formazione dei debiti pregressi qualora lo stanziamento di bilancio per ragioni sopravvenute non consenta di far fronte agli obblighi contrattuali (per iniziative di tipo contabile deve intendersi l'utilizzo degli strumenti di flessibilità di bilancio, per iniziative di tipo amministrativo o contrattuale devono intendersi i provvedimenti di riduzione delle spese comprimibili realizzati anche con l'adozione di misure riguardanti i procedimenti di gara ancora in corso di espletamento e comunque nel rispetto dei diritti e interessi legittimi eventualmente già maturati da parte di terzi ovvero in caso di procedimenti di gara già definiti mediante riduzioni di somministrazioni forniture ed appalti). Inoltre il decreto prevede la redazione di rapporti dei Ministri competenti nei quali illustrare i risultati delle analisi di revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio e costituiscono parte integrante delle relazioni sullo stato della spesa di cui all'articolo 3 comma 68 delle LF per 2008.

Con circolare n.38 del 15 dicembre 2010 il Ministero dell'economia e finanze ha più dettagliatamente specificato i contenuti dei rapporti cui si è fatto cenno sopra ed ha fornito una più articolata definizione di debiti fuori bilancio prevedendo per gli stessi una ricognizione e quantificazione per capitolo categoria economica, esercizio di formazione e smaltimento.

fondi destinati alla copertura di spese incompressibili (canoni – utenze e altre spese di funzionamento degli uffici) o alla mancata riassegnazione sui pertinenti capitoli del MIT delle somme versate in conto entrate sui capitoli intestati sia al Ministero che al MEF (in particolare per i debiti della categoria 10 – rimborsi al personale che effettuano per i privati o per altre amministrazioni pubbliche rilievi, accertamenti e sopralluoghi). Un'altra causa di formazione del debito attiene alla rimodulabilità di talune spese che appaiono come liberamente riducibili, pur trattandosi, di fatto, di spese sostanzialmente rigide.

In riferimento alla spesa in conto capitale, sono le spese attinenti a situazioni contenziose derivanti da investimenti in materia di opere pubbliche (liti, arbitrati, lodi, ecc) a generare una elevata esposizione. Infatti i relativi capitoli, generalmente insufficienti, sono ordinariamente assegnati ai Provveditorati che conseguentemente producono partite debitorie sanate successivamente con l'istituto del conto sospeso. Generalmente, in presenza di sentenze esecutive, il MIT ricorre allo strumento dello speciale ordine di pagamento in conto sospeso²⁶ (anticipazione di tesoreria), al fine di ridurre al minimo l'eventuale aggravio per interessi o spese conseguenti ad ulteriori ritardi nel pagamento. Chiaramente la procedura del pagamento in conto sospeso non muta la situazione debitoria dell'Amministrazione ma la trasferisce a carico delle diverse Tesorerie che anticipano i relativi pagamenti. Riferisce l'UCB che nel corso del 2011, sono state effettuate, sia da parte dell'Amministrazione centrale che dagli Uffici periferici del Ministero, sistemazioni contabili di pagamenti in conto sospeso per l'importo complessivo di 97,4 milioni mediante rimborsi alla Banca d'Italia, relativi a sospesi disposti negli anni precedenti²⁷.

Una articolazione più dettagliata della massa debitoria al 31 dicembre 2010 è riassunta nel prospetto che segue²⁸:

Anni	Ammontare debiti pregressi
2008	5.364.272,25
2009	117.622.416,03
2010	45.870.500,48
Totale cumulato	168.857.188,76

In considerazione di tale massa debitoria, il MEF ha provveduto dapprima ad accertare, con proprio decreto²⁹ l'ammontare delle situazioni debitorie pregresse. Contemporaneamente con decreto di variazione n.114154 dell' 11 novembre 2011 ha disposto lo storno di risorse dal Fondo da ripartire per l'estinzione dei debiti pregressi contratti dalle amministrazioni centrali dello Stato nei confronti di enti società, persone fisiche, istituzioni ed organismi vari³⁰ agli appositi piani gestionali dei capitoli degli stati di previsione dei Ministeri interessati . Allo stato di previsione del MIT sono stati, pertanto, trasferiti in aumento della propria dotazione di bilancio euro 27.100.153. Tali risorse sono affluite principalmente in appositi piani gestionali di capitoli relativi alla spesa di beni e servizi, finalizzati proprio all'estinzione dei debiti pregressi, oppure in capitoli per spese di sicurezza della navigazione o per la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare, comunque per

²⁶ Ai sensi dell'art. 14, c. 2 del D.L. 31.12.1996, n. 669, convertito dalla Legge 28.02.1997, n. 30

²⁷ Per la sistemazione contabile dei predetti pagamenti in conto sospeso sono stati utilizzati i fondi derivanti dalle variazioni di bilancio disposte dal Ministro dell'economia e delle Finanze nel corso degli esercizi finanziari 2010 e 2011, concernenti: il prelevamento dal "Fondo da ripartire per la sistemazione delle partite iscritte al conto sospeso con la Banca d'Italia", allocato nello stato di previsione della spesa del MEF istituito, in applicazione dell'art. 2, comma 250 della legge 23/12/2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), per il ripiamento dei pagamenti disposti in conto sospeso negli esercizi finanziari 2005/2006/2007; il prelevamento dal fondo di riserva per le spese obbligatorie; la reiscrizione in bilancio degli impegni di spesa originaria caduti in perenzione amministrativa.

²⁸ Prospetto desunto dalla documentazione trasmessa alle Sezioni riunite da parte dell'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero.

²⁹ Decreto del Ministro dell'economia e finanze n.108861 dell'11 novembre 2011.

³⁰ Istituito dall'articolo 1 comma 50 della legge finanziaria per il 2007.

estinguere debiti riferiti alla categoria 2 “consumi intermedi” secondo la classificazione economica del bilancio.

Per quanto riguarda l'esercizio 2011, il rapporto del 22 maggio 2012 ribadisce le criticità espresse già nella precedente relazione e sottolinea come l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse che vengono assegnate in diversi momenti dell'anno finanziario comporti la necessità di attuare continui cambiamenti su una programmazione contabile di partenza. La formazione del debito secondo il rapporto scaturisce fundamentalmente dal disallineamento temporale tra contrazione delle risorse finanziarie ed interventi di razionalizzazione organizzativa e funzionale.

Il valore della situazione debitoria complessiva al 31 dicembre 2011 viene stimata in 16,5 milioni, quindi in notevole riduzione rispetto a quanto riscontrato nel rapporto precedente. Essa riguarda in maniera consistente spesa riferibile alla categoria economica dei consumi intermedi e solo marginalmente quella della spesa per investimenti fissi lordi e dovrebbe attenersi al debito sorto nel 2011 cumulato con il pregresso.

L'Amministrazione ha evidenziato un ricorso alla flessibilità di cui all'art. 23, comma 3, della legge n. 196 del 2009 molto limitato³¹, trattandosi di opportunità solo potenziale a causa dell'esiguità delle risorse stanziata per le spese rimodulabili comprendenti sia le spese di fabbisogno rappresentate principalmente da acquisto di beni e servizi incomprimibili³², sia le spese predeterminate da legge che, oltre a risentire degli effetti del D.L. 112/2008 (art. 60) in sede di previsioni iniziali sono state assoggettate all'ulteriore taglio lineare del 10 per cento disposto a decorrere dal 2011 dal D.L. 78/2010 (art. 2, c. 1)³³.

Circa i “capitoli-fondo”, 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, il fondo comune per il rinnovo impianti fissi e materiale rotabile, quello da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche, fondo per il trasporto pubblico locale. I Fondi presenti nello stato di previsione del MIT effettivamente destinati a sopperire alle esigenze di altri capitoli di spesa mediante decreti di trasferimento delle risorse sono 7³⁴.

Il fenomeno delle eccedenze di spesa (25,7 milioni in conto competenza e 623 mila in conto residui) si manifesta in concomitanza con la registrazione dei pagamenti a mezzo ruoli di spesa fissa (RFS) per i quali non si hanno strumenti di controllo preventivo. La maggior parte di esse è relativa al pagamento di partite stipendiali ed è causata dall'imperfetta ripartizione iniziale delle risorse. Per quanto riguarda altre tipologie di spesa (es. contributi pluriennali), taluni pagamenti vengono disposti sulla competenza anziché sui residui o senza richiedere la reinscrizione delle somme andate in perenzione. In considerazione della criticità del fenomeno, è

³¹ Nei primi mesi dell'anno 2011, l'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto con DMT, due variazioni compensative tra capitoli rimodulabili di fabbisogno allocati nello stesso macroaggregato in applicazione dell'art. 17 c. 13 della Legge 221/2011 (legge di bilancio 2011), variazioni, che con la circolare n. 17 del 10/05/2011 sono state semplificate consentendone la realizzazione attraverso un decreto del Ministro competente (DMC). Anche le variazioni compensative con DMT tra le dotazioni finanziarie delle spese rimodulabili di fattore legislativo e quelle non rimodulabili classificate come oneri inderogabili si sono limitate ad un solo provvedimento.

³² Con il D.L. 138/2011, convertito dalla Legge 148/2011 (art. 1, c. 2) è stata introdotta, per il quinquennio 2012/2016, la più ampia facoltà di rimodulare, sempre con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze (DMT), le dotazioni finanziarie delle spese rimodulabili anche di fattore legislativo e di quelle non rimodulabili sebbene entro determinati limiti percentuali rispetto alle relative autorizzazioni legislative.

³³ Le riduzioni disposte per le missioni di competenza (fatta eccezione per la missione 4 “Italia in Europa e nel mondo) del MIT ammontano, per il 2011, a 56.109 milioni, di cui 30.156 predeterminate con legge.

³⁴ 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).

auspicabile che vengano individuati adeguati ed efficaci strumenti di controllo sulle irregolarità contabili che sottostanno le eccedenze di spesa in grado di intervenire tempestivamente sulle stesse, impedendone la formazione.

Quanto al fenomeno dei residui di stanziamento, l'UCB ne ha evidenziato il legame con i 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 disposti si registrano rilevanti economie nel 2011 che interessano 5 capitoli per circa 20 milioni, in diminuzione rispetto ai 74 del 2010. Particolarmente rilevanti le economie del cap. 1290 "spese per acquisto di beni e servizi relative all'attività del Ministero in materia di dighe" (4,2 milioni nel 2010 e 7,7 milioni nel 2011) e del cap. 7770 "contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali" (4,6 milioni nel 2010 e nel 2011).

I residui passivi perenti ammontano complessivamente a 1.996 milioni per la parte corrente e 8.402 milioni per la parte capitale, con un incremento rispetto al 2010 del 7,8 per cento per la prima, e del 32 per cento per la seconda, ciò in forza della ridotta permanenza in bilancio per i residui di spesa disposta da recenti disposizioni normative (da ultimo, art.10, comma 8 del DL 98/2011). La parte attribuibile a nuove perenzioni ammonta a 203 milioni per la parte corrente e 2.385 milioni per la parte in conto capitale. Le reiscrizioni ammontano a 34,7 milioni per la parte corrente, con una percentuale rispetto allo stock complessivo dell'1,7 per cento, ed a 296,4 milioni per la parte in conto capitale, con una percentuale di reiscrizioni del 3,6 per cento.

4. Programmazione strategica e valutazione dei risultati

Come sopra anticipato, la Direttiva generale sull'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2011, adottata in data 30 dicembre 2010, si inserisce in un contesto caratterizzato dall'entrata a regime delle nuove strumentazioni di valutazione e controllo previste dalla legge 15/2009 e dal d.lgs. 150/2009.

Il Sistema di misurazione e valutazione della *performance* è stato adottato, nel rispetto dei termini previsti dall'articolo 30 del predetto d.lgs. 150, con dm 10 settembre 2010, in osservanza di quanto previsto, in materia, dagli articoli 7, 8 e 9 del suindicato decreto legislativo e dalle delibere emanate, in proposito, dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche (CIVIT)³⁵. Nel Sistema sono confluiti, in aggiunta al Manuale operativo per il sistema di valutazione del personale non dirigenziale, il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti preposti ai Centri di responsabilità amministrativa e il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti preposti alle strutture di primo e secondo livello, già adottati con decreto ministeriale 16 aprile 2009³⁶.

³⁵ Il Sistema, in conformità a quanto previsto dal suindicato articolo 7, individua:

- a) le fasi, i tempi, le modalità, i soggetti e le responsabilità del processo di misurazione e valutazione della *performance*;
- b) le procedure di conciliazione relative all'applicazione del medesimo Sistema;
- c) le modalità di raccordo e integrazione con i sistemi di controllo esistenti;
- d) le modalità di raccordo e integrazione con i documenti di programmazione finanziaria e di bilancio.

³⁶ Il Sistema è stato assistito dalla piattaforma tecnologica per il controllo strategico, il controllo di gestione e la contabilità economica analitica per centri di costo. A seguito dei tagli di spesa imposti dalle manovre finanziarie attuate nel corso del 2011, la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione ha sospeso nel giugno 2011 l'utilizzazione della piattaforma per il servizio di "contabilità analitica, controllo strategico e controllo di gestione". La sospensione ha determinato pesanti criticità all'interno dell'Amministrazione ai fini della raccolta e dell'analisi dei dati per la misurazione della *performance* e, più in generale, per lo svolgimento dei propri compiti

Il ciclo di gestione della *performance* è stato introdotto nella struttura organizzativa del Ministero nella seconda metà del 2009, con l'attività di programmazione degli obiettivi 2010 sfociata nel Piano della *performance* 2010 - 2012 approvato con decreto ministeriale 29 gennaio 2010, n. 66 e, nel corso dell'anno 2010, con l'attività di programmazione degli obiettivi 2011 sfociata del Piano della *performance* 2011-2013, approvato con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 31. Il grado di maturità ed il livello di assimilazione delle modalità operative di gestione del ciclo si differenziano in relazione alle singole fasi di cui il ciclo si compone³⁷.

La coerenza fra il ciclo di programmazione strategica ed il ciclo di programmazione finanziaria costituisce l'espressione principale del ciclo della *performance*. E' assicurata dai centri di responsabilità amministrativa (CRA), che provvedono alla predisposizione contestuale degli obiettivi strategici e delle note integrative al bilancio di previsione. Le note integrative, redatte secondo le disposizioni contenute nella legge 196/2009, devono consentire di riconciliare le missioni ed i programmi di cui alla stessa legge 196, con gli obiettivi e gli indicatori di cui al decreto legislativo n. 150. Gli indicatori sono scelti fra quelli contenuti nel Piano della *performance* che meglio rappresentano l'obiettivo ed il programma cui si riferiscono³⁸.

La Relazione sulla *performance* per l'anno 2010 è stata approvata con decreto n. 240 del 15 giugno 2011. Con il decreto ministeriale 30 gennaio 2011, n. 30 è stato approvato il Piano triennale per la trasparenza e l'integrità 2011-2013; nei mesi giugno 2011 e febbraio 2012 sono state pubblicate anche le Relazioni semestrali sullo stato di attuazione dello stesso Piano, disponibili sul sito ministeriale³⁹. Non è stata organizzata la "Giornata della trasparenza" di cui all'articolo 11, comma 6, del D.Lgs. n. 150 del 2009.

Il ciclo delle *performance*, che nell'applicazione iniziale non aveva incontrato particolari ostacoli, ha, invece, manifestato le seguenti problematiche nella fase a regime:

istituzionali. Le attività di monitoraggio, misurazione e valutazione sono state portate avanti, nel secondo semestre e nei primi mesi del 2012, attraverso la compilazione manuale delle schede allegate al Sistema.

³⁷ La prima fase relativa alla definizione e assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere, dei valori attesi di risultato e dei rispettivi indicatori, risulta completamente assorbita dal personale dirigenziale, sottoposto a due tornate formative, nel 2009 e nel 2010. La seconda concernente il collegamento tra gli obiettivi e l'allocazione delle risorse, è ormai completamente stabilizzata, come si evince dal testo. La terza, relativa al monitoraggio in corso di esercizio ed all'attivazione di eventuali interventi correttivi, attiene al monitoraggio dell'attuazione della direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, acquisendo ogni trimestre i dati necessari dai centri di responsabilità amministrativa (CRA), rilevando lo stato di realizzazione degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti, le relative cause e gli interventi correttivi adottati, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi e altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico, in termini di congruenza tra risultati conseguiti e obiettivi raggiunti. La quarta fase, relativa alla misurazione ed alla valutazione della *performance* organizzativa e individuale, prevede che la valutazione della *performance* organizzativa sia effettuata all'esito del monitoraggio finale, acquisendo i dati necessari dalle strutture organizzative, elaborando i risultati in forma di percentuale di raggiungimento degli obiettivi programmati, ed attribuendoli, in via diretta, alle strutture organizzative cui si riferiscono, e, quale media dei risultati, alla direzione generale cui afferiscono: il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati all'unità organizzativa ha effetto diretto sulla valutazione individuale dei dirigenti di prima e di seconda fascia e del personale con qualifica non dirigenziale. Per la quinta fase, relativa all'utilizzo dei sistemi premianti, secondo criteri di valorizzazione del merito, la contrattazione collettiva integrativa è stata convocata, nel corso del 2011, con l'obiettivo di chiudere i tavoli sindacali entro la fine di giugno, in concomitanza con la prima Relazione sulla *performance* del Ministero. Con riguardo alla sesta fase, concernente la rendicontazione dei risultati agli organi di indirizzo politico-amministrativo, ai vertici delle strutture amministrative, nonché ai competenti organi esterni, ai cittadini, ai soggetti interessati, agli utenti e ai destinatari dei servizi, nel corso del 2011 si prevedeva l'avvio di un'integrazione graduale e senza soluzione di continuità fra gli strumenti rigorosi e sperimentati del controllo di gestione e del controllo strategico e gli strumenti della rendicontazione sociale, al fine di passare da una concezione autoreferenziale ad una concezione di apertura ai cittadini ed agli utenti. L'attività si è rivelata complessa, per cui gli obiettivi strategici ed operativi conferiti con la direttiva ministeriale 9 gennaio 2012, n. 3, non scaturiscono ancora da un processo di programmazione partecipata con gli *stakeholder* esterni al Ministero.

³⁸ Per specifiche considerazioni sugli indicatori adottati nelle note integrative si veda il paragrafo 4.1.

³⁹ L'impegno alla trasparenza è considerato, dal Ministero, un elemento di *governance* in senso stretto, in quanto teso a regolare i rapporti nei confronti dei soggetti interessati alla gestione, che rappresentano l'intera società civile. A fronte di tale impegno, il Ministero ha istituito, ai sensi dell'articolo 11, comma 8, del decreto legislativo n. 150/2009, una sezione denominata "Trasparenza, valutazione e merito", all'interno del proprio sito istituzionale.

- a) resistenza interna all'applicazione delle norme del D.Lgs. n. 150 del 2009, con particolare riferimento al sistema di misurazione e valutazione della *performance* individuale.
- b) scarso grado di differenziazione dei giudizi nell'esercizio dell'attività di valutazione della *performance* individuale.
- c) mancato inserimento degli Uffici di diretta collaborazione all'interno del ciclo di gestione della *performance*.
- d) mancata redazione del "bilancio sociale" del Ministero.
- e) mancato aggiornamento degli standard qualitativi dei servizi erogati.

5. Le missioni e i programmi: valutazioni finanziarie e criticità gestionali

I processi di revisione dei programmi di spesa condotti nel 2010 hanno determinato alcune modifiche nella ripartizione e denominazione dei programmi. Nella missione 13 "Diritto alla mobilità" è stato soppresso il programma "Sistemi portuali" (confluito nel programma 9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua") e sono stati ridenominati tre programmi⁴⁰, per cui ora la missione risulta articolata in sei programmi. Nella missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" i programmi 3. Opere strategiche, 4. Sistemi ferroviari, 12. Infrastrutture portuali ed aeroportuali sono stati soppressi: il primo è confluito nel Programma 10, il secondo e il terzo sono confluiti nel Programma 11. Tali modifiche hanno determinato la ridenominazione di tre programmi⁴¹, per cui ora la missione risulta articolata in quattro programmi. Nella missione 19 "Casa e assetto urbanistico", i due precedenti programmi sono stati unificati nell'unico 2. Politiche abitative, urbane e territoriali.

La tavola seguente illustra le otto missioni e i diciassette programmi in cui le stesse si articolano, evidenziandone i principali aggregati finanziari.

⁴⁰ Il programma 1. Gestione della sicurezza e della mobilità stradale ha assunto la denominazione "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale", mentre il programma 2. Logistica ed intermodalità nel trasporto, ora è denominato "Autotrasporto e mobilità", il programma 6. Sviluppo della mobilità locale, ora è denominato "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".

⁴¹ Il programma 9. Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture, ha assunto la denominazione di 9. Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle opere pubbliche e delle costruzioni, il programma 10. Edilizia statale e interventi speciali ha assunto la denominazione di 10. Opere strategiche, edilizia statale e interventi speciali e per pubbliche calamità, il programma 11. Sistemi stradali, autostradali e intermodali ha assunto la denominazione 11. Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Missione	Programma	Stanziamen- to definitivo di competenza	Stanziamen- to def di cassa	Impegni totali	Pagamenti totali	Residui finali
004.L'Italia in Europa e nel mondo	Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	183.680.000,00	13.000.000,00	183.680.000,00	284.624,44	367.360.000,00
007.Ordine pubblico e sicurezza	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	783.187.918,00	891.600.892,00	774.936.438,65	790.283.394,11	162.634.709,69
013.Diritto alla mobilità'	Sviluppo e sicurezza della mobilità' stradale	378.819.077,00	450.983.260,00	359.479.438,17	366.597.466,65	218.279.220,70
	Autotrasporto ed intermodalita'	220.769.745,00	341.381.546,00	236.383.786,05	288.100.269,26	108.143.429,66
	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	175.901.596,00	209.370.399,00	175.686.328,16	208.971.014,16	169.687.480,08
	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	54.760.126,00	61.407.390,00	54.840.758,13	60.591.021,30	23.372.509,66
	Sviluppo e sicurezza della mobilità' locale	1.344.974.142,00	1.773.417.561,00	1.204.617.528,79	1.077.007.927,57	1.424.591.067,04
	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.143.130.832,00	1.540.824.692,00	1.171.222.553,14	1.142.522.016,47	540.116.695,17
	Totale	3.318.355.518,00	4.377.384.848,00	3.202.230.392,44	3.143.789.715,41	2.484.190.402,31
014.Infrastrutture pubbliche e logistica	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	54.025.858,00	139.791.846,00	38.188.674,97	101.759.982,09	35.505.395,64
	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	9.933.471,00	10.327.547,00	9.576.378,06	7.520.902,95	3.187.724,60
	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamita'	2.469.926.255,00	3.024.880.769,00	2.931.879.851,99	1.978.438.872,47	2.959.037.044,44
	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	308.883.841,00	842.018.144,00	668.568.806,80	677.924.553,66	324.333.464,38
Totale	2.842.769.425,00	4.017.018.306,00	3.648.213.711,82	2.765.644.311,17	3.322.063.629,06	
017.Ricerca e innovazione	Ricerca nel settore dei trasporti	4.340.287,00	10.293.646,00	4.296.652,24	355.764,00	15.340.493,71
019.Casa e assetto urbanistico	Politiche abitative, urbane e territoriali	302.227.442,00	670.713.292,00	377.171.297,03	597.228.281,34	781.093.647,79
032.Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	Indirizzo politico	13.519.858,00	14.437.848,00	12.715.168,34	14.295.865,76	2.321.612,85
	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	64.347.124,00	87.588.056,00	63.262.176,24	81.573.662,61	6.427.202,57
Totale	77.866.982,00	102.025.904,00	75.977.344,58	95.869.528,37	8.748.815,42	
033.Fondi da ripartire	Fondi da assegnare	15.328.030,00	65.399.073,00	134.921.154,00	14.962.048,77	15.328.030,00
Totale	7.527.755.602,00	10.147.435.961,00	8.401.426.990,76	7.408.417.667,61	7.156.759.727,98	

La missione "Infrastrutture pubbliche e logistica" presenta una significativa flessione degli stanziamenti definitivi superiore al 25 per cento rispetto al 2010, passando da 3,8 a 2,8 miliardi (ma nel 2010 erano cresciuti del 23 per cento), mentre gli impegni totali si incrementano del 13,95 per cento sul 2010 ed i pagamenti del 32,58 per cento. La missione "Diritto alla mobilità" presenta stanziamenti definitivi (che ammontano a 3,3 miliardi) e pagamenti totali stabili nel 2011, mentre gli impegni totali aumentano del 2,31 per cento; le stesse voci avevano presentato, però, flessioni significative nel 2010 (stanziamenti -10,55, impegni -14,83, pagamenti -15,19). Ma le flessioni percentualmente più significative si riscontrano nelle missioni "Ricerca e innovazione", "Casa e assetto urbanistico" e "Servizi istituzionali delle amministrazioni pubbliche": la prima, passando da 11,9 a 4,3 miliardi, presenta una riduzione negli stanziamenti definitivi di competenza del 64 per cento rispetto al

2010⁴², la seconda, passando da 770 a 302,2 milioni, presenta una riduzione del 61 per cento sul 2010⁴³, la terza, passando da 113,2 a 77,8 milioni, presenta una riduzione del 31 per cento.

Di seguito si illustrano le caratteristiche e le principali attività svolte nell'ambito dei più significativi programmi delle missioni 13 e 14.

5.1 Missione 13 "Diritto alla mobilità"

La missione risulta articolata in sei programmi, tutti di competenza del C.d.R. 3 – Dipartimento dei Trasporti, a cui si aggiunge uno gestito dal MEF (8 – Sostegno allo sviluppo del Trasporto).

(migliaia di euro)

Impegni lordi							
Programmi	1.Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	2. Autotrasporto o ed intermodalità	4.Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	5.Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	6.Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	9.Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Totale Missione
CATEGORIE							
Redditi di lavoro dipendente	168.719	5.350	4.504	6.005	5.041	9.649	199.270
Consumi intermedi	139.899	148.814	1.116	296	290	3.037	293.453
Trasferimenti di parte corrente	0	0	117.277	12.140	512.336	503.461	1.145.214
Altre uscite correnti	3.261	23	1	12	1.847	13	5.156
SPESE CORRENTI	311.879	154.187	122.898	18.453	519.515	516.161	1.643.093
Investimenti fissi lordi	21.711	13	13	11	8.781	122.806	153.336
Trasferimenti di parte capitale	33.854	61.544	52.992	38.800	702.829	506.886	1.396.905
SPESE IN CONTO CAPITALE	55.565	61.557	53.005	38.811	711.610	629.692	1.550.241
SPESE FINALI	367.444	215.744	175.903	57.264	1.231.125	1.145.853	3.193.334
SPESE COMPLESSIVE	367.444	215.744	175.903	57.264	1.231.125	1.145.853	3.193.334
Pagamenti totali							
Redditi di lavoro dipendente	173.079	5.418	4.455	6.037	5.097	9.832	203.919
Consumi intermedi	125.438	144.642	877	304	318	3.885	275.463
Trasferimenti di parte corrente	9.362	0	117.388	12.137	349.842	503.445	992.175
Altre uscite correnti	2.771	18	33.249	154	2.824	4.163	43.178
SPESE CORRENTI	310.650	150.078	155.969	18.632	358.081	521.325	1.514.735
Investimenti fissi lordi	33.237	28	9	7	8.661	89.997	131.940
Trasferimenti di parte capitale	22.711	137.994	52.992	41.952	710.267	531.199	1.497.115
SPESE IN CONTO CAPITALE	55.948	138.022	53.002	41.959	718.927	621.197	1.629.055
SPESE FINALI	366.597	288.100	208.971	60.591	1.077.008	1.142.522	3.143.790
SPESE COMPLESSIVE	366.597	288.100	208.971	60.591	1.077.008	1.142.522	3.143.790

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione ammontano a 3,3 miliardi (44 per cento degli stanziamenti totali MIT), gli impegni lordi a 3,19 miliardi (21 per

⁴² Nel 2011 il Cap.1801 è stato azzerato a seguito del passaggio dell'INSEAN al CNR.

⁴³ La riduzione delle dotazioni finanziarie nella missione 19 consegue verosimilmente alla scarsa ed incerta realizzazione degli obiettivi della missione e dei programmi di recente individuati. Al riguardo un'indagine della Corte di conti ha rilevato che sostanzialmente né il "Programma straordinario di edilizia residenziale pubblica" previsto dall'art.21 del DL 159/2007, né il successivo, ma molto ridimensionato, "Piano per l'edilizia abitativa" (c.d. Piano casa) previsto dall'art.11 del DL 112/2008, hanno avuto una concreta attuazione né risultati soddisfacenti nelle varie linee di intervento (Deliberazione 20/2011/ G della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato). In materia di rimodulazione del programma di interventi di edilizia sovvenzionata e agevolata, vedasi la Delibera 12/2012 della Sezione centrale del controllo di legittimità su atti.

cento del totale impegni MIT) mentre i pagamenti totali sono pari a 3,1 miliardi (40 per cento dei pagamenti totali MIT).

Nella successiva esposizione si concentrerà l'attenzione sui programmi 2, 6 e 9 sia per la consistenza delle risorse assegnate (programmi 6 e 9), sia per l'importanza strategica nello sviluppo dei trasporti (programma 2)⁴⁴.

Programma 2. Autotrasporto e intermodalità

Il Programma, che si articola in tre obiettivi operativi⁴⁵, attiene alla pianificazione e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di *transshipment*⁴⁶ attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto e pianificazione delle localizzazioni degli interporti e il completamento della loro rete immateriale. La spesa corrente ha una significativa incidenza sul totale della spesa del programma (71,47 per cento in termini di impegni) ed è concentrata nella spesa per consumi intermedi (69 per cento del totale del programma).

Il 2011 si caratterizza, da un lato, per la previsione normativa di significative risorse aggiuntive da destinare al settore dell'autotrasporto (art.1, comma 40 della legge 220/2010⁴⁷), dall'altro per importanti riduzioni di stanziamento sui capitoli più significativi del programma. Rilevante variazione negativa nella gestione ha riguardato il cap. 7420 "Fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci" che è stato ridotto nello stanziamento definitivo di competenza e negli impegni di competenza del 24 per cento e nei pagamenti di competenza del 66 per cento. Il cap. 7330, destinato a finanziare il Fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e sviluppo dell'intermodalità, presenta una riduzione del 33 per cento negli stanziamenti ed un incremento degli impegni totali del 142 per cento. Anche il cap. 1330, relativo alle somme assegnate al Comitato Centrale degli Autotrasportatori è stato ridotto negli stanziamenti definitivi, impegni e pagamenti più del 20 per cento, ma aveva avuto stanziamenti importanti nel 2010, soprattutto per la cassa (180 milioni), destinati a supportare la predisposizione del Piano della Logistica, approvato dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica a dicembre 2010.

⁴⁴ Relativamente agli altri programmi si rileva che, nell'ambito del Programma 1, nel corso del 2011 è stata sviluppata l'attività della Centrale Operativa del CCISS ed accentuata l'attività di comunicazione istituzionale, anche attraverso progetti diretti a giovani e studenti. L'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione, ha visto, durante l'esercizio finanziario 2011, la stipula delle Convenzioni con le Regioni per la realizzazione del 3°, 4° e 5° programma di attuazione. Sotto il profilo del supporto all'attività normativa, di rilievo è stata la presentazione, il 30 settembre 2011 presso la Camera dei Deputati dell'AC 4662 recante "Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285". Il disegno di legge in parola prevede una delega di ampio respiro al Governo tendente: alla riscrittura di un codice "breve" recante disposizioni definitive, comportamentali e sanzionatorie in materia di circolazione stradale, nonché l'assetto delle competenze dei vari soggetti nella stessa coinvolti; alla delegificazione delle disposizioni che richiedono frequenti aggiornamenti; al coordinamento delle norme fino ad oggi intervenute.

Con riguardo al Programma 4, è stata predisposta la stesura definitiva dello schema di articolato negoziale concernente il rinnovo del contratto di programma fra lo Stato e l'E.N.A.C. per il periodo 2011-2013, e si è proseguito nell'attività istruttoria di definizione degli schemi negoziali concernenti gli stipulandi contratti di programma e di servizio fra Stato ed ENAV S.p.A., per il periodo 2010-2012. Questi ultimi hanno trovato di difficile composizione due problematiche: definizione dell'avviato processo di transizione, dall'Aeronautica militare italiana all'ENAV S.p.A., della gestione dei servizi di navigazione aerea negli scali nazionali; verifica degli effetti d'incidenza – rispetto al presente contesto negoziale riferito al periodo regolatorio 2010-2012 – delle sopravvenute disposizioni normative inerenti al settore, introdotte sia dal legislatore comunitario che nazionale in materia di "sistema di prestazioni" e di "sistema di tariffazione" per i servizi di navigazione aerea.

⁴⁵ Ottimizzazione delle procedure per la pianificazione, erogazione di contributi ed altri interventi finanziari per l'autotrasporto, intermodalità e realizzazione degli interporti; aggiornamento normativo in materia di trasporto nazionale e internazionale e potenziamento attività di controllo e monitoraggio; attribuzione di risorse finanziarie.

⁴⁶ Si definisce di *transshipment* (o di porto *hub*) il porto in cui navi oceaniche (navi madri) trasferiscono i contenitori su navi più piccole (c.d. *feeder*) per servire un numero più elevato di porti, anche verso aree geografiche in cui il volume di traffico non giustificherebbe lo scalo diretto delle navi madri.

⁴⁷ Con DPCM 18 maggio 2011 è stato disposto che con il decreto di cui all'ultimo periodo dell'art. 1, comma 40 della legge 13 dicembre 2010, n. 220 si provvede a disporre l'utilizzo a favore del settore dell'autotrasporto, per l'anno 2011, della somma di 124.000.000 di euro.