

Concorso dello stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane (Capitolo 7403)

Nel periodo di riferimento i residui accertati hanno mostrato un incremento particolarmente sostenuto tra il 2003 e l'inizio del 2007, una drastica contrazione nel corso dell'esercizio 2007 ed un successivo lieve incremento nel corso del 2008, portandosi a 317,2 milioni di euro ad inizio 2009. Il saldo della dinamica dello stock di residui, dato dalla differenza tra percentuale di residui di nuova formazione e percentuale di residui pre-esistenti smaltiti nel corso dell'esercizio, nel 2003 era pari a +56,8 per cento. Successivamente, esso si è progressivamente ridotto in termini assoluti, pur rimanendo positivo sino all'esercizio 2006. L'esercizio 2007 ha poi segnato la drastica riduzione del 61,0 per cento, mentre nel successivo 2008 si è di nuovo rilevato una crescita positiva - seppur più moderata di quelle registrate in precedenza (+4,6 per cento). È possibile notare come la forte contrazione dell'esercizio 2007 sia stata in larga misura determinata dall'applicazione della riduzione dei termini di conservazione dei residui introdotta dalla legge finanziaria per il 2008 (54,3 per cento), e nella restante misura dal pagamento dei residui accumulati. L'incidenza delle perenzioni si è di molto ridotta nel corso del 2008 (-6,3 per cento), pur in presenza di una forte incidenza dei pagamenti (-50,1 per cento); entrambe le circostanze non sono riuscite a determinare una contrazione dello stock dei residui a causa del pronunciato aumento dovuto ai residui di nuova formazione (+65 per cento) derivanti dagli stanziamenti di competenza.

Tavola 10.13 - Capitolo 7403: Residui accertati: valori assoluti (a) e percentuali di formazione e smaltimento (b). Anni 2003-2009. Milioni di euro.

(a)

Esercizio Finanziario	Accertati	Variazioni Definitive
2003	241,2	0
2004	378,3	0
2005	578,8	0
2006	707,6	0
2007	777,9	0
2008	303,1	0
2009	317,2	

(b)

Esercizio Finanziario	Dinamica stock	Formazione	Smaltimento	di cui Perenti	Velocità di cassa	Capacità di impegno effettivo	Residui propri %
2003	56,8	100,6	43,8	0,0	26,1	81,5	100,0
2004	53,0	75,3	22,3	0,0	16,7	95,4	100,0
2005	22,3	32,2	9,9	0,0	9,4	98,4	100,0
2006	9,9	26,7	16,8	0,0	14,5	98,4	100,0
2007	-61,0	22,5	83,6	54,3	25,9	93,9	100,0
2008	4,6	65,0	60,4	6,3	33,4	93,9	100,0

Concorso dello stato nella spesa per la realizzazione di interventi relativi a linee metropolitane (Capitolo 7413)²⁸⁹

Il comportamento dei residui osservabile è molto simile a quello del capitolo precedentemente esaminato. Nel periodo di riferimento, i residui accertati hanno mostrato un incremento particolarmente sostenuto tra il 2003 e l'inizio del 2007, una forte contrazione nel corso dell'esercizio 2007 ed un successivo lieve incremento nel corso del 2008, portandosi a 45,4 milioni di euro ad inizio 2009. Il saldo della dinamica dello stock di residui, dato dalla differenza tra percentuale di residui di nuova formazione e percentuale di residui pre-esistenti smaltiti nel corso dell'esercizio, nel 2003 era pari a +71,6 per cento. Successivamente, esso si è progressivamente ridotto in termini assoluti, pur rimanendo positivo sino all'esercizio 2006. L'esercizio 2007 ha poi segnato la forte riduzione del 41,7 per cento, mentre nel successivo 2008 si è di nuovo riscontrata una crescita positiva - seppur molto più moderata delle precedenti (+2,4 per cento). È possibile notare come la forte contrazione dell'esercizio 2007 sia stata in larga misura determinata dall'applicazione della riduzione dei termini di conservazione dei residui introdotta dalla legge finanziaria per il 2008 (56,2 per cento). L'incidenza delle perenzioni si è ridotta nel corso del 2008, pur rimanendo a livelli particolarmente significativi (26,8 per cento). Ciò, assieme alla lieve accelerazione dei pagamenti - testimoniata dall'aumento della velocità di cassa al 4,4 per cento - ha permesso di controbilanciare il più sostenuto processo di formazione di nuovi residui, permettendo di limitare la crescita dello stock complessivo al 2,4 per cento. Caratteristica peculiare di questo capitolo è indubbiamente rappresentata dal fatto di presentare valori particolarmente bassi della velocità di cassa, il cui valore massimo - raggiunto nel 2008 - è del 4,4 per cento. Questa circostanza potrebbe essere spiegata dalla coesistenza di altre fonti dirette al finanziamento degli stessi interventi previsti da questo capitolo.

Tavola 10.14 - Capitolo 7413: Residui accertati: valori assoluti (a) e percentuali di formazione e smaltimento (b). Anni 2003-2009. Milioni di euro.

(a)

Esercizio Finanziario	Accertati	Variazioni Definitive
2003	21,6	0
2004	37,1	-1
2005	51,5	0
2006	64,0	0
2007	76,1	0
2008	44,3	0
2009	45,4	

(b)

Esercizio Finanziario	Dinamica stock	Formazione	Smaltimento	di cui Perenti	Velocità di cassa	Capacità di impegno effettivo	Residui propri %
2003	71,6	71,6	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
2004	43,0	43,0	0,0	0,0	0,0	93,5	97,1
2005	24,1	30,1	6,0	0,0	3,1	93,5	97,9
2006	19,0	24,2	5,3	0,0	3,0	93,5	98,3
2007	-41,7	20,4	62,1	56,2	3,8	93,5	98,6
2008	2,4	34,9	32,5	26,8	4,4	93,5	97,6

²⁸⁹ Descrizione completa: Concorso dello stato nella spesa per la realizzazione di interventi relativi a linee metropolitane, anche con sistemi innovativi, e parcheggi a favore di comuni, di consorzi pubblici per i servizi di trasporto o di società (Capitolo 7413).

Riquadro 10.2 - ALCUNI PROGRAMMI DI SPESA CARATTERIZZATI DALLA SIGNIFICATIVA PRESENZA DI IMPEGNI NON MOVIMENTATI

Di seguito vengono indicati alcuni programmi di spesa che presentano impegni caratterizzati da una scarsa movimentazione (bassa percentuale di pagato) in un intervallo di tempo sufficientemente lungo; l'approfondimento delle procedure di impegno e di pagamento e delle caratteristiche dei creditori potrà portare a verificare in alcuni casi la possibilità di riallocare le risorse.

Programma "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali"

Oltre al finanziamento delle relative opere infrastrutturali, il Programma prevede attività di vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'Anas e, in generale, sui diversi gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale.

Interventi superstrada Noce Rivello - Colle Maratea (Capitolo 7176): attuazione a carico della Provincia di Potenza. L'impegno è del 2002 (3,1 milioni di euro) e nello stesso anno si è avuto un pagamento iniziale di 1,0 milioni di euro. Dopo tale data non si è avuto alcun avanzamento dei lavori e attualmente i 2,1 milioni di euro di residui sono soggetti a perenzione amministrativa.

Interventi nell'area del campo sportivo di Parma (Capitolo 7147): impegno di 6,4 milioni di euro nel corso del 2004 per la riqualificazione dell'area urbana di Parma. Nel 2006, sulla base della progettazione definitiva, si accertano economie complessive per 3,2 milioni di euro che il Comune chiede di utilizzare per nuovi interventi futuri.

Realizzazione della Pedemontana Veneta (Capitolo 7480): nel 2002 impegno di 20,0 milioni di euro a favore della Regione Veneto. Dopo il pagamento della prima annualità nel 2002 non risultano altri pagamenti.

Nuovo tunnel di Tenda (Capitolo 7481): attuazione a carico dell'ANAS cofinanziatore per la quota italiana. Il bando di gara è stato sottoposto all'approvazione del C.I.G. Italia/Francia "Alpi del sud". Su tale capitolo vi sono 2,0 milioni di euro di residui perenti, 9,0 milioni di euro di residui, 40,0 milioni di euro di stanziamento dal 2009 al 2016 e infine 3,0 milioni di euro di acconto da rimborsare.

Nuovo ponte sul fiume Ticino (Capitolo 7482): attuazione a carico della Provincia di Novara cofinanziatrice insieme alla Regione Piemonte. La progettazione è stata terminata ed è attualmente in corso la conferenza di servizio con gli Enti "parco naturale" Piemontese e Lombardo. Su tale capitolo vi sono 6,0 milioni di euro di residui perenti ed 3,0 milioni di euro di residui.

Opere integrative al passante di Mestre (Capitolo 7498): attuazione a carico dell'ANAS con cofinanziamento regionale. Su tale capitolo vi sono 10,0 milioni di euro di residui perenti, 10,0 milioni di euro di residui ed 5,0 milioni di euro di acconto da rimborsare.

Programma "Gestione della sicurezza e della mobilità stradale"

Il Programma prevede attività di regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale, anche attraverso l'applicazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del piano nazionale della sicurezza stradale (Capitolo 7334): a fronte di un impegno di 53,0 milioni di euro, costituito con D.D. del 28/12/2007 a favore di Regioni e provincie autonome di Trento e Bolzano, ad oggi non risulta effettuato alcun pagamento.

Si segnala tuttavia che al 17/03/2009 sono 15 le convenzioni con le Regioni che hanno ricevuto il visto della Corte dei Conti. In ogni caso, bisognerebbe valutare la concreta utilità di questa spesa che sembra quasi esclusivamente indirizzata ad iniziative di "formazione e promozione di una nuova cultura della sicurezza" piuttosto che ad interventi infrastrutturali.

Interventi connessi all'attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale - 3 limiti d'impegno: 3482, 0316 e 2217 - (Capitolo 7336) : in particolare, sul secondo limite d'impegno che va dal 2004 al 2018 (15,4 milioni di euro) non sussiste ad oggi alcun pagamento. Sul primo limite d'impegno (12,9 milioni di euro) i pagamenti sono in ritardo.

Realizzazione di servizi di messa in sicurezza della viabilità statale, tra i quali la semaforizzazione, gli attraversamenti pedonali e i pannelli informatizzati delle Regioni Calabria e Sicilia (Capitolo 7180): l'impegno a favore di ANAS (4,5 milioni di euro) risale a fine 2007. Ad oggi non risulta effettuato alcun pagamento.

Programma "Politiche urbane e territoriali"

Il Programma riguarda attività di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione urbana e prevede il supporto alle Regioni e agli Enti locali per la repressione dell'abusivismo edilizio e delle violazioni urbanistiche. Inoltre prevede un'attività di coordinamento con l'Unione europea in materia di governo del territorio.

Completamento della galleria Pavoncelli (Capitolo 7546): l'impegno pari a 46,5 milioni di euro risale al 2001. Ad oggi sono stati effettuati solo due ordini di accreditamento su contabilità speciali per complessivi 3,5 milioni di euro. Sarebbe opportuno avere informazioni sullo stato dell'opera dato il tempo trascorso dalla data di assunzione dell'impegno e dall'ultimo pagamento effettuato, di importo peraltro esiguo rispetto alla somma impegnata.

Assegnazione di risorse a favore delle aree depresse (Capitolo 7547): fondi destinati ai Comuni di Gela, Caltanissetta e Quartu S. Elena. L'impegno del 1998 pari 3,1 milioni di euro risulta completamente inutilizzato.

Programma "Sviluppo della mobilità locale"

Il Programma prevede lo sviluppo della mobilità locale attraverso l'attuazione di politiche infrastrutturali per il trasporto rapido di massa ed il miglioramento della mobilità dei pendolari. Inoltre organizza, coordina e regola la navigazione costiera ed interna.

Programma strategico per la mobilità nelle aree metropolitane (Capitolo 7413): si tratta di contributi decennali con impegni del 2001 e del 2002 per un importo complessivo di 96,3 milioni di euro. A distanza di oltre 7 anni dai decreti di impegno, si segnala la mancanza di richieste da parte dei Comuni beneficiari, nonché l'esplicita rinuncia al finanziamento da parte di alcuni di essi.

Formazione del Piano della mobilità (Capitolo 7218): si segnalano numerosi impegni originatisi dal 2003 al 2006. L'importo complessivo è di oltre 26,0 milioni di euro su cui non è stato praticamente effettuato alcun pagamento.

In merito ai suddetti capitoli, al momento sono disponibili informazioni sufficienti solo su sette interventi, per quattro dei quali, di seguito elencati, non risultando ancora appaltati i lavori l'amministrazione potrebbe valutare sulla base dello stato di avanzamento degli atti un loro eventuale diverso impiego²⁹⁰:

- Superstrada Noce Rivello - Colle Maratea (Capitolo 7176);
- Nuovo tunnel di Tenda (Capitolo 7481);
- Nuovo ponte sul fiume Ticino (Capitolo 7482);
- Opere integrative al passante di Mestre (Capitolo 7498).

²⁹⁰ Gli altri tre capitoli sono il 7147, il 7480 ed il 7336

Sono stati inoltre presi in considerazione i seguenti interventi:

Concorso negli oneri finanziari delle cooperative edilizie (Capitolo 1701): il capitolo è dotato, nell'esercizio finanziario in corso, di uno stanziamento di 204,0 milioni di euro ed un ammontare di residui perenti pari a circa 800 milioni di euro. Esso si caratterizza per un non elevato ammontare annuo di pagamenti e per la rilevante formazione di residui perenti. Inoltre, recenti episodi testimoniano che sussistono concrete possibilità che un certo numero di cooperative - originariamente ammesse al contributo - non abbiano proseguito con la costruzione degli alloggi.

Interventi a favore degli interporti (Capitolo 7770): una quota parte dello stanziamento del capitolo, pari a 4,0 milioni di euro, ad oggi non risulta ancora impegnata. L'importo relativo al 2007 è andato in economia e non risultano ancora definiti i passi necessari per procedere alle assegnazioni.

Contributi di parte corrente all'ENAC (Capitolo 1921): per i quali potrebbe definirsi un adeguato allineamento degli stessi ai saldi correnti di consuntivo conseguiti dall'Ente. Si ricorda, peraltro, che i contributi si dovrebbero ridurre in relazione agli aumenti intervenuti nella misura delle tasse aeroportuali e che notevoli entrate dovrebbero affluire dalle concessioni e dall'utilizzo degli spazi aeroportuali.

10.2.2 - Autorità Portuali

L'analisi dei residui svolta sui capitoli 7260 e 7274 ha messo in evidenza l'esistenza di ingenti stock che - a seguito della riduzione a tre anni dei termini di perenzione degli impegni di spesa in conto capitale - hanno presentato negli esercizi 2007 e 2008, percentuali molto elevate di perenzioni. Si è pensato dunque di procedere ad un'indagine delle modalità di finanziamento delle spese in conto capitale delle Autorità portuali, beneficiarie delle somme appostate nei capitoli menzionati. Un primo paragrafo tratta gli aspetti ordinamentali generali di questi enti, mentre il secondo approfondisce la questione dei mutui e del loro effettivo utilizzo per la realizzazione di opere ed infrastrutture, includendo una prima analisi di efficienza a riguardo.

10.2.2.1 - L'ordinamento delle Autorità portuali

La legge 28 gennaio 1994 n. 84 ha istituito nei principali porti italiani le Autorità portuali dieci enti con personalità di diritto pubblico, dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria. Alle Autorità sono attribuiti una serie di compiti espletati nei porti, in precedenza, dalle Capitanerie di porto e dagli uffici periferici del Ministero dei lavori pubblici, oltre a quelli correlati alle nuove funzioni ed esigenze degli scali marittimi. In alcuni casi le Autorità portuali derivano dagli Enti, Consorzi portuali e Aziende dei mezzi meccanici (organismi ricompresi nella definizione di "organizzazioni portuali" dall'art. 2 della legge 84/1994)²⁹¹ preesistenti nei principali porti italiani, attraverso la dismissione delle loro attività operative ed il conseguente subentro dei nuovi Enti nel possesso dei beni e rapporti in corso.

Le principali riforme risultanti dal nuovo quadro normativo, espressione di un processo di privatizzazione e liberalizzazione delle attività portuali, possono essere così sintetizzate: a) separazione fra lo svolgimento delle operazioni portuali (affidate ad imprese private) ed il controllo ed indirizzo delle attività portuali (funzioni assicurate dai nuovi Enti); b) affidamento delle operazioni portuali alla libera iniziativa in regime di concorrenza, sotto forma di imprese autorizzate e/o imprese concessionarie di aree demaniali e banchine; c) possibilità per l'impresa portuale di svolgere sia tutte le operazioni portuali, sia una parte di esse; d) libertà di fissazione delle tariffe con il solo vincolo

²⁹¹ Gli enti preesistenti svolgevano tipiche funzioni amministrative ed al tempo stesso esercitavano direttamente l'attività economica, configurandosi, in questa prospettiva, quali enti pubblici economici, con conseguente commistione tra ruolo regolamentare ed attività imprenditoriale in capo ad uno stesso soggetto.

della loro pubblicità; e) perdita per le compagnie portuali del carattere di corporazioni, con loro conseguente trasformazione in imprese portuali sotto forma di società di diritto privato, operanti in regime di concorrenza con le altre imprese portuali (pur permanendo tuttavia una riserva nella fornitura temporanea di manodopera portuale).

Le Autorità portuali conservano poteri di programmazione, indirizzo e controllo delle attività esercitate nei porti mentre perdono la possibilità di essere presenti “né direttamente né attraverso la costituzione o partecipazione in società”, nella gestione delle operazioni portuali e di ogni altra attività ad esse connessa. Il principio di separatezza è sancito in modo da garantire all’ente pubblico le tipiche funzioni amministrative ed ai soggetti privati lo svolgimento delle attività economiche in ambito portuale⁽²⁹²⁾. L’interesse pubblico, perseguito dalla pubblica amministrazione, è soprattutto rivolto alla pianificazione degli spazi portuali (in concorso con gli enti locali) oltre che alla programmazione delle attività da svolgere in tali ambiti con specifico riguardo alla costruzione di opere pubbliche.

Rispetto alla disciplina del codice della navigazione (approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e del relativo regolamento esecutivo (approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) la legge di riforma prevede che l’attività concernente le operazioni portuali (ed i servizi portuali connessi al ciclo delle operazioni) sia completamente privatizzata. Essa pertanto non è più esercitabile a mezzo di concessione, ma diviene accessibile a qualunque impresa dotata di apposita autorizzazione, con conseguente competizione tra le imprese operanti in tale settore a vantaggio dell’efficienza delle operazioni medesime e degli utenti portuali.

Tra i compiti dell’Autorità vanno poi segnalati l’amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo con i poteri attribuiti dagli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione, nonché l’attività di vigilanza e controllo, con i connessi compiti di polizia amministrativa, in ordine all’osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro.

Le Autorità portuali sono sottoposte alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esercitata, relativamente all’approvazione dei bilanci, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze. Ai sensi dell’art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259, il rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti, che lo esercita secondo le modalità previste dagli articoli 5 e 6 della medesima legge.

²⁹² Il porto assume, quindi, accanto alla qualificazione di bene pubblico appartenente al demanio marittimo, una forte connotazione “aziendalistica”, quale sede di imprese private che operano secondo le regole del mercato e secondo modelli organizzativi coerenti con le nuove esigenze dei traffici marittimi e dei trasporti multimodali.

Riquadro 10.3 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Legge 28 gennaio 1994 n. 84 (e successive modificazioni, vedasi in particolare la legge 296/2006) "Riordino della legislazione in materia portuale". In particolare, l'articolo 13 della legge individua quali entrate delle Autorità Portuali: a) i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine, b) gli eventuali proventi derivanti dalla cessione di impianti, c) il gettito delle tasse erariali di imbarco e sbarco e delle tasse di ancoraggio, d) i contributi delle Regioni, degli Enti locali ed altri Enti ed organismi pubblici, e) entrate diverse.

Legge 30 novembre 1998 n. 413, "Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore". In particolare all'art. 9 si individua il procedimento da seguire per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, e si stabilisce che il Ministro dei trasporti adotta uno specifico programma, sentite le autorità e le regioni interessate. Per dare concretezza effettiva agli interventi, le stesse autorità sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento determinate dai limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato. Il Ministro dei trasporti provvede annualmente ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento spettanti.

Legge 1 agosto 2002 n. 166, "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (Collegato alla finanziaria 2002)" contenente, tra l'altro, norme di accelerazione dei lavori pubblici ed in particolare l'art. 36 contenente disposizioni per l'ammodernamento delle infrastrutture portuali.

Legge 4 ottobre 1996 n. 515, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 2 agosto 1996 n. 408, recante interventi urgenti per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, nonché per l'aeroporto internazionale Galileo Galilei di Pisa". Anche in questo caso si fa riferimento a programmi finalizzati per le cui spese sono autorizzati limiti di impegno quindicennali.

Legge 3 agosto 1998 n. 295, "Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico". Sono previste autorizzazioni di spesa per i porti di Trapani, Marsala e Venezia.

Legge 23 dicembre 1999 n. 488, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2000)". L'Art. 46 disciplina la rinegoziazione di mutui con oneri a totale o parziale carico dello Stato.

Legge 23 dicembre 2000 n. 388, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2001)". Art. 145 punto 40: si istituisce un fondo straordinario per la promozione di trasporti marittimi sicuri; punto 61: per l'anno 2001 sono stanziati 50 miliardi di lire per investimenti nelle sedi di Autorità portuali, i fondi sono ripartiti con decreto interministeriale di concerto (Trasporti e Tesoro).

Legge 27 dicembre 2006 n. 296, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2007)". Art. 1 punto 983: si istituisce un fondo perequativo di 50 milioni di euro la cui dotazione è ripartita annualmente tra le Autorità portuali con decreto del Ministro dei trasporti; punto 991: si autorizza un contributo di 10 ml per quindici anni per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali immediatamente cantierabili.

Per quanto concerne la composizione delle entrate richiamate al primo punto del box precedente, pur non disponendo di dati quantitativi completi, possiamo osservare come - in corrispondenza della concessione dell'autonomia finanziaria - l'attribuzione alle Autorità portuali del gettito delle tasse di imbarco/sbarco delle merci, e della tassa di ancoraggio, abbia sostituito i trasferimenti correnti dello Stato, che adesso sono praticamente nulli. Trasferimenti correnti dalle Regioni ed altri enti pubblici possono però essere presenti, in misura variabile a seconda delle singole Autorità. In ogni caso, essi generalmente rappresentano una quota di entrate correnti di gran lunga inferiore - quando presente - alle c.d. entrate proprie. Queste sono costituite principalmente da due componenti: a) gettito delle tasse di imbarco/sbarco delle merci, e della tassa di ancoraggio; b) canoni di concessione di aree e banchine portuali. Normalmente l'ordine di grandezza del gettito della prima componente è superiore a quello della seconda. D'altra parte, per quanto riguarda le entrate in conto capitale, esse consistono quasi esclusivamente di trasferimenti dello Stato (mutui o altri trasferimenti) per l'esecuzione e la manutenzione di opere infrastrutturali. In diversi casi si assiste anche al concorso di contributi regionali, che in ogni caso rappresentano una quota minimale del totale delle entrate in conto capitale.

La Tavola 10.15 riporta il quadro complessivo dei capitoli e delle risorse a carico del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stanziato a favore delle Autorità portuali.

Tavola 10.15 - Capitoli di spesa riguardanti le Autorità portuali. Anno 2009. Milioni di euro.

Capitolo	Denominazione	Stanziamen- to 2009	Residui Correnti (*)
1380	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria - I classe - e delle opere marittime	0,93	1,78
7060	Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse	N.D.	98,32
7260	Somme da assegnare alle autorità portuali per costruzioni di opere relative ai porti di prima e di seconda categoria - prima classe - nonché di quelle edilizie in servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti - difesa di spiagge - spese per la costruzione, sistemazione e completamento di infrastrutture intermodali ed escavazioni marittime	0,00	118,96
7261	Costruzioni a cura dello stato di opere relative ai porti di prima e di seconda categoria - prima classe -	65,90	187,62
7265	Somma da assegnare all'autorità portuale di Venezia per gli interventi relativi all'escavazione	4,75	0,00
7267	Somma da assegnare all'autorità portuale di Genova per la realizzazione di programmi di razionalizzazione	9,65	0,00
7269	Somme da assegnare per la realizzazione di opere infrastrutturali nell'ambito del Pon trasporti 2000-2006	0,00	40,16
7274	Spese per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti	215,54	231,31
7364	Somme per la esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste	0,00	5,16
7620	Contributo per lo sviluppo delle filiere logistiche dei servizi ed interventi concernenti i porti	0,00	50,00
7631	Fondo perequativo per le autorità portuali	10,00	0,00
7658	Fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia di Roma	0,00	2,66
7680	Fondo per l'attuazione del piano degli interventi di interesse nazionale relativi a percorsi giubilari	0,00	0,08

(*) al 22.06.2009

10.2.2.2 - I mutui delle Autorità portuali

I mutui rappresentano uno degli strumenti finanziari di indebitamento più usati dalle pubbliche amministrazioni. Erogati da un istituto di credito sono normalmente assistiti da adeguate forme di garanzia. Di solito si ricorre a tali mezzi per il finanziamento di grandi interventi da realizzare nel medio - lungo termine. La concessione è disposta sulla base di atti di assunzione e garanzia e per le opere pubbliche è indispensabile l'approvazione, da parte degli Enti, dei progetti definitivi o esecutivi. Gli importi sono erogati in una o più soluzioni, sulla base di richieste che possono, nei casi specifici, far riferimento a stati di avanzamento dei lavori.

Trattandosi, nella fattispecie, di spese a pagamento differito per la realizzazione di grandi opere, si ricorre, di solito, per il loro finanziamento ai cosiddetti "contributi pluriennali" (ex "limiti di impegno") che spesso corrispondono a rate di ammortamento di mutui (stipulati dagli enti) il cui onere è assunto a carico del bilancio dello Stato.

Da un iniziale esame dei bilanci delle Autorità portuali, e dei dati relativi ad alcuni mutui, è emerso che:

- gli interventi per la realizzazione di grandi opere ed infrastrutture sono rubricati nella parte in conto capitale come finanziamenti che provengono dallo Stato, mentre *pochissime sono le poste riconducibili ad accensione di prestiti autonomi*;
- le "registrazioni contabili" si traducono in "opere concrete" in tempi molto lunghi.

Considerato che tra la definizione degli stati di avanzamento ed i pagamenti intercorrono di solito 45 giorni, il pagato può dare comunque la “fotografia” di quanto si sia riusciti a realizzare nei periodi di vigenza dei mutui.

Poste tali risultanze, si è ritenuto opportuno approfondire successivamente l'indagine raccogliendo informazioni di dettaglio sui mutui delle Autorità portuali risultanti a carico dello Stato, nonché sul relativo stato di avanzamento/pagamento dei lavori con essi finanziati. L'intento principale era proprio quello di ricavare indicazioni quantitative più precise sulla dimensione complessiva delle risorse finanziarie messe a disposizione grazie ai contributi statali, sulla quota di queste risorse giacente inutilizzata (eventualmente in forma 'liquida'), sui tempi medi di giacenza. Il quadro riassuntivo delle rilevazioni, relativo alle 18 Autorità portuali che hanno fornito elementi utili, è illustrato nella tavola sottostante:

Tavola 10.16 - Autorità portuali: riepilogo utilizzo mutui. Milioni di euro.

Aree territoriali	Ricavo netto mutui	Giacenza inutilizzata		di cui in forma liquida		Durata media della giacenza inutilizzata
		Valori assoluti	% (**)	Valori assoluti	%(**)	
Nord	598,37	387,46	0,65	55,81	0,14	4,51
Centro	388,74	277,30	0,71	76,88	0,28	4,42
Sud	666,74	618,63	0,93	252,96	0,41	4,58
Totale	1653,85	1283,39	0,78	385,64	0,30	4,52

(*) dati rilevati al 30 aprile 2009

(**) le percentuali della giacenza inutilizzata sono riferite al Ricavo netto mutui; le percentuali della giacenza in forma liquida sono riferite alla giacenza non utilizzata

Delle Autorità esaminate, 5 appartengono all'area settentrionale, 5 all'area centrale, e le rimanenti 8 al meridione.

Nel complesso la situazione che emerge desta perplessità.

Sullo stock di mutui in essere - per finanziamenti di valore complessivo pari a circa 1,65 miliardi di euro, il 77,6 per cento risulta essere inutilizzato (cioè non speso), ad una distanza in media superiore ai quattro anni e mezzo dalla stipula del contratto di mutuo. Del 77,6 per cento di cui sopra, circa il 30 per cento è già stato erogato, e giace dunque in forma liquida presso i conti di Tesoreria delle Autorità portuali. Per avere un'idea della dimensione relativa del fenomeno, si tenga conto che l'ammontare delle giacenze di mutui inutilizzati è pari a circa il 50 per cento del rendiconto finanziario aggregato del 2008. Ad un primo esame delle percentuali di giacenza, e della durata, emerge chiaramente una apprezzabile differenziazione territoriale, con un ordinamento che pone in testa il Nord, a seguire il Centro ed infine il Sud.

E' bene sottolineare come l'accumulo di giacenze liquide nella misura illustrata abbia poco a che fare con lo stato di avanzamento dei lavori, vista la rapidità dei relativi pagamenti. Tale circostanza riflette piuttosto la diffusione di modalità di erogazione 'anticipate' del mutuo (cioè diverse da quelle a stato di avanzamento dei lavori) in presenza di tempi di spesa molto lunghi. La costituzione di ampie disponibilità liquide con buon anticipo rispetto a programmi di spesa infrastrutturale non ancora ben definiti rappresenta una circostanza critica, in quanto potenzialmente, mette a disposizione - previa autorizzazione - tali somme liquide per altri impieghi. Ciò tanto più quando essa si accompagna alla mancata segnalazione del vincolo di destinazione nell'avanzo di amministrazione, ovvero non incida sull'avanzo a causa di un generico impegno delle somme riscosse, o da riscuotere. In quest'ultima eventualità, a fine esercizio emergono: nel primo

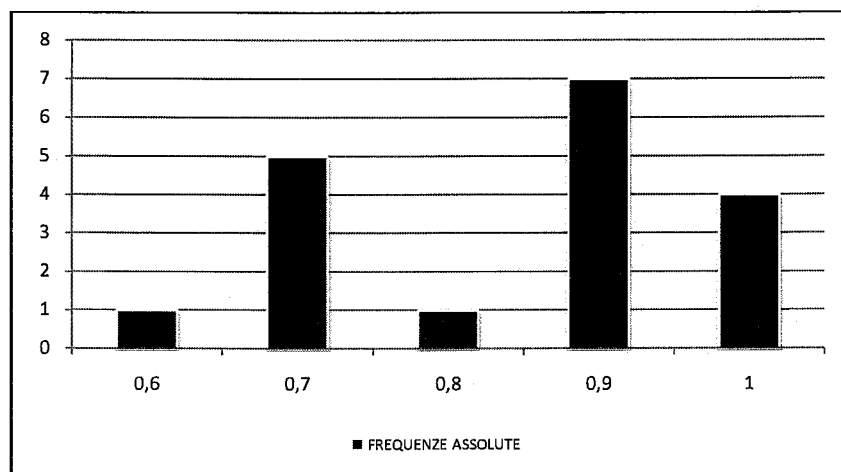
caso, risconti passivi che possono rimanere in bilancio - se non si fanno le opere - anche a tempo indeterminato; nel secondo caso, "residui di stanziamento" per i quali non esistono obbligazioni giuridicamente perfezionate, e che confluiscono nella massa dei residui passivi.

Sulla base di tali considerazioni si è pensato di procedere ad un esame della differenziazione della situazione delle singole Autorità, rappresentandola sinteticamente per mezzo di tre indicatori: 1) la percentuale di finanziamento spesa, 2) la percentuale di finanziamento detenuta in forma liquida, 3) la durata media del finanziamento non utilizzato. Il primo può essere assimilato ad una 'variabile di output' mentre i restanti due a 'variabili di input': una determinata percentuale di spesa sarà valutata in termini maggiormente positivi quanto più contenute sono le variabili di input.

Il problema della misurazione delle distanze esistenti fra le singole Autorità è stato risolto mediante l'impiego della DEA (*Data Envelopment Analysis*), provvedendo così in maniera endogena al problema della determinazione dei pesi da attribuire alle 'variabili di input'. I punteggi ottenuti indicano la distanza (in termini di efficienza) fra l'unità esaminata ed il proprio benchmark - valutata relativamente alla quantità di inputs impiegati: essa è data come rapporto uniforme fra gli inputs del benchmark e quelli dell'unità considerata. Il benchmark è rappresentato da quell'unità teorica, scelta fra quelle che producono un output maggiore o uguale a quello dell'unità sotto esame, che produce con inputs minori. In altre parole, il punteggio di efficienza in questione rappresenta la percentuale di riduzione equiproporzionale degli inputs che l'unità inefficiente può conseguire senza ridurre il proprio output²⁹³, qualora seguisse l'esempio del proprio benchmark.

I risultati confermano quanto inizialmente osservato a proposito della differenziazione territoriale. Il riepilogo dei 'punteggi di efficienza' è mostrato dalla distribuzione di frequenza del grafico seguente²⁹⁴,

Grafico 10.5 - Punteggi di efficienza DEA.



Il grafico mostra come, ad un livello medio dei punteggi che segnaliamo essere pari a 0,816, si associ una certa dispersione. Vale a dire, nell'ambito di una situazione generale non soddisfacente richiamata in principio, si segnala la presenza di casi particolarmente critici: ben sette unità hanno infatti un punteggio inferiore a 0,77. Di queste, cinque unità sono situate nel mezzogiorno, mentre

²⁹³ Più precisamente si tratta del complemento ad uno del punteggio di efficienza 'tecnica'.

²⁹⁴ Le frequenze del grafico rappresentano, rispettivamente, il numero di autorità aventi un punteggio minore od uguale a 0,6, ovvero maggiore di 0,6 e minore/uguale a 0,7, e così via per le successive classi di punteggio.

delle restanti due: una è al centro e l'altra al nord. D'altro canto, delle quattro unità efficienti - quelle cioè aventi punteggio pari ad uno - solo due possono essere ritenute efficienti in senso proprio, e risultano appartenere all'area settentrionale. Le altre due appartengono all'area meridionale ma sono efficienti 'in senso improprio', vale a dire figurano come efficienti esclusivamente in virtù di mutui stipulati più di recente, e non a ragione di una percentuale di spesa positiva.

10.2.2.3 - Considerazioni e proposte

Alla luce dell'analisi condotta, l'amministrazione potrebbe valutare la possibilità di revoca dei finanziamenti una volta decorsi - senza aver ottenuto riscontro oggettivo di attività - un certo numero di anni. Analogamente, nei contratti di mutuo bisognerebbe inserire una clausola per avere la possibilità di ricorrere ad un'anticipata risoluzione dei contratti senza oneri (anche in armonia con quanto previsto dalla normativa in materia di contabilità pubblica).

Inoltre, vista l'ingente mole di risorse - confermata da altri finanziamenti concorrenti e dalla sussistenza di somme di mutuo residue ad opere ultimate, si pone il problema di come generalizzare, ovvero rendere cogente, il dettato del comma 1006 della legge 296/2006, il quale prevede il versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle somme non utilizzate per la realizzazione di particolari interventi infrastrutturali in *hub* portuali di interesse nazionale.

10.2.3 - Verifica delle autorizzazioni di spesa e delle classificazioni di bilancio

Il gruppo di lavoro ha avviato un esame delle norme di autorizzazione di spesa collegate ai singoli capitoli, limitandosi alla tipologia di fattore legislativo. L'intento era quello di verificare una serie di caratteristiche: l'effettiva finalità di ciascuna autorizzazione - prescindendo dalle classificazioni preesistenti del capitolo, l'eventuale compresenza di norme aventi la stessa finalità, l'anno di attivazione e di scadenza dell'autorizzazione, la continuità di stanziamento, di impegno e di pagamento - evidenziando le ragioni che hanno comportato eventuali discontinuità. L'attenzione si è rivolta anche al soggetto che eroga i fondi, distinguendo quattro modalità di spesa:

1. centrale: somme erogate direttamente dall'amministrazione centrale prevalentemente mediante ordini di pagare, ruoli di spesa fissa e note di imputazione;
2. periferica: somme erogate da unità periferiche (da Ragionerie provinciali sulla base della Legge n. 908/1960 che consente alle Amministrazioni centrali di assegnare una quota o l'intero ammontare dei fondi di bilancio di propria competenza a tali Ragionerie che svolgono funzioni decentrate; da funzionari delegati attraverso contabilità ordinarie o speciali);
3. trasferimenti ad altre Amministrazioni pubbliche: somme trasferite ad altre amministrazioni, centrali o locali, che effettueranno l'erogazione della spesa;
4. altro: voce residuale che non comprende le modalità precedenti.

Data la complessità di questo tipo di attività, l'analisi si è concentrata sul solo Programma "Sviluppo della mobilità locale".

Su questo Programma insistono 19 autorizzazioni di spesa, tra cui 8 leggi finanziarie dal 1988 al 2007. Le principali finalità delle autorizzazioni di spesa riguardano investimenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria - con particolare riferimento alle ferrovie in concessione, la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa e di tramvie veloci nelle aree urbane, l'acquisto di autobus e veicoli per il trasporto pubblico locale. I fondi per le suddette finalità vengono erogati essenzialmente sotto forma di contributi per ammortamento mutui e contributi pluriennali (ex limiti d'impegno). Dall'analisi effettuata si evince una sostanziale continuità negli stanziamenti, negli impegni e nei pagamenti. Alcune eccezioni riguardano i fondi destinati all'acquisto di autobus, e in

particolare quelli derivanti dalla Legge 194/98, in ragione delle riduzioni di fondi operati con la Legge n. 296/2006 (legge finanziaria per il 2007). All'interno del Programma analizzato, il 59 per cento della spesa è erogata centralmente, il 38 per cento da altre Amministrazioni pubbliche centrali e locali e il restante 3 per cento con altre modalità.

In aggiunta all'esame delle autorizzazioni di spesa, si è proceduto anche alla riclassificazione degli attributi dei capitoli afferenti al bilancio del Ministero. L'attività ha riguardato sia la revisione della classificazione economica che la revisione della classificazione funzionale, in accordo con la nuova classificazione predisposta dall'Ispettorato generale di bilancio. L'analisi della classificazione economica ha riguardato:

- 1) l'individuazione di errate classificazioni dei capitoli di bilancio;
- 2) l'istituzione di nuovi capitoli.

Con riferimento al punto 1) sono stati individuati 4 capitoli di parte corrente tutti erroneamente classificati nella categoria *Redditi da lavoro dipendente*. Per quanto riguarda il punto 2) sono stati individuati quattro capitoli di nuova istituzione, tutti di parte corrente, con uno stanziamento complessivo di competenza da legge di bilancio pari a 117,9 milioni di euro. Infine, sono stati "riattivati" tre capitoli: il capitolo 1265 - classificato nella categoria 2 *Consumi intermedi* e senza stanziamento, il capitolo 7440 - classificato nella categoria 21 *Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni* con uno stanziamento di competenza pari a 31,9 milioni di euro e residui per euro 39,6 milioni di euro, il capitolo 7255 - classificato anch'esso nella categoria 21 con residui per 40,0 milioni di euro.

L'attività di revisione della classificazione funzionale è stata effettuata con riferimento ai primi tre livelli della COFOG (Divisioni, Gruppi e Classi). Sulla base della nuova classificazione predisposta, si è proceduto ad un controllo di tutti i capitoli del Ministero effettuando laddove necessario le opportune modifiche. Complessivamente sono stati riclassificati 276 capitoli e le modifiche hanno riguardato, principalmente, il primo livello della COFOG (Divisioni). Il numero più elevato di spostamenti si è avuto tra la Divisione 6 *Abitazioni e assetto territoriale* e la Divisione 1 *Servizi generali delle pubbliche amministrazioni*. Meno rilevanti sono stati gli spostamenti tra Gruppi (secondo livello COFOG) e Classi (terzo livello COFOG). Dall'incrocio dei tre livelli di classificazione funzionale il maggior numero di riclassificazioni si è avuto tra il codice puntato FO 06.06.01 (*Abitazioni e assetto territoriale*) a FO 01.03.04 (*Altri servizi*).

10.2.4 - Analisi schede programmi/obiettivi - Note preliminari 2009

Nel corso del 2009, è stata svolta una indagine sull'utilizzo, da parte delle Amministrazioni centrali, degli indicatori di *performance* nel processo di bilancio. La rilevazione ha restituito un quadro non molto soddisfacente. Più in generale, emergono perplessità di ordine concettuale nell'uso degli indicatori quale strumento per la valutazione delle politiche pubbliche. Di seguito si riportano i primi risultati dell'indagine, di carattere meramente descrittivo, relativa alle Missioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le 7 Missioni perseguite dal Ministero sono suddivise in 21 Programmi. Per tali Programmi l'amministrazione ha individuato 127 obiettivi, 73 dei quali sono stati classificati come "strategici", 52 come "strutturali" e 2 non sono stati classificati. La tavola che segue espone la loro ripartizione all'interno dei Programmi e i relativi stanziamenti.

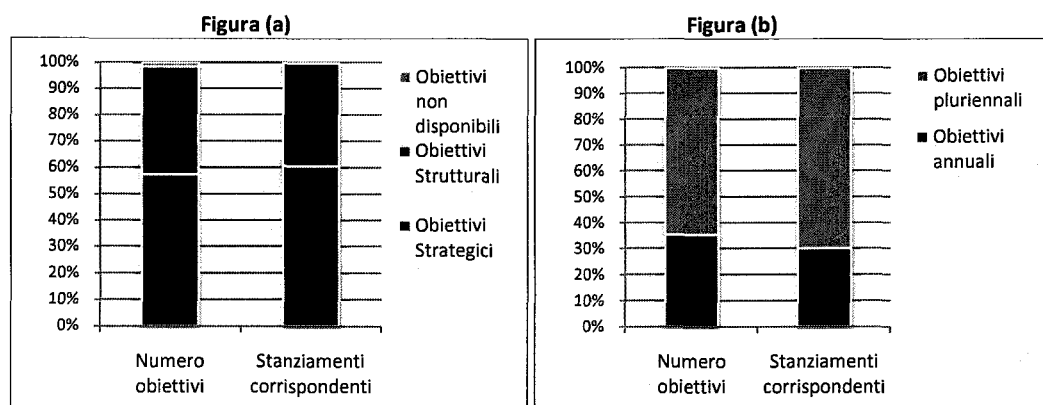
Tavola 10.17 - Obiettivi strategici e strutturali e stanziamenti iniziali per Missione e Programma. Milioni di euro.

MISSIONE	PROGRAMMA	Obiettivo strategico		Obiettivo strutturale		Totale complessivo	
		Numero obiettivi	Stanziamenti corrispondenti	Numero obiettivi	Stanziamenti corrispondenti	Numero obiettivi	Stanziamenti corrispondenti
007 - Ordine pubblico e sicurezza	007 - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	5	653.609.793			5	653.609.793
013 - Diritto alla mobilità	001 - Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	4	35.540.513	4	275.993.324	9	314.025.455
	002 - Logistica ed intermodalità nel trasporto	2	117.858	5	192.768.852	7	192.886.710
	003 - Sistemi portuali	1	387.390	5	57.157.509	6	57.544.899
	004 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	3	35.570.547	2	97.486.327	5	133.056.874
	005 - Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	3	97.272	2	41.945.111	5	42.042.383
	006 - Sviluppo della mobilità locale	6	1.171.092.136	3	585.606.906	9	1.756.699.042
	009 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	4	521.155.828	3	42.978.228	7	564.134.056
014 - Infrastrutture pubbliche e logistica	003 - Opere strategiche	2	1.339.506.572			2	1.339.506.572
	004 - Sistemi ferroviari locali			1	21.376.000	1	21.376.000
	005 - Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	4	31.253.007	1	1.096.054	5	32.349.061
	009 - Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	10	3.025.507	1	5.381.741	11	8.407.248
	010 - Edilizia statale e interventi speciali	4	187.501.642	5	314.714.468	9	502.216.110
	011 - Sistemi stradali, autostradali e intermodali	4	1.843.627	1	254.825.785	5	256.669.412
	012 - Infrastrutture portuali ed aereoportuali			1	297.588.887	1	297.588.887
017 - Ricerca e innovazione	006 - Ricerca nel settore dei trasporti			2	16.800.716	2	16.800.716
019 - Casa e assetto urbanistico	002 - Politiche abitative	4	171.609.264	2	271.311.800	6	442.921.064
	003 - Politiche urbane e territoriali	11	181.848.270	9	184.369.153	20	366.217.423
032 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 - Indirizzo politico					1	15.571.583
	003 - Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	6	17.364.011	2	71.953.619	8	89.317.630
033 - Fondi da ripartire	001 - Fondi da assegnare			3	78.624.436	3	78.624.436
Totale complessivo		73	4.351.523.237	52	2.811.978.916	127	7.181.565.354

* Il totale è comprensivo di due obiettivi non considerati né strategici, né strutturali.

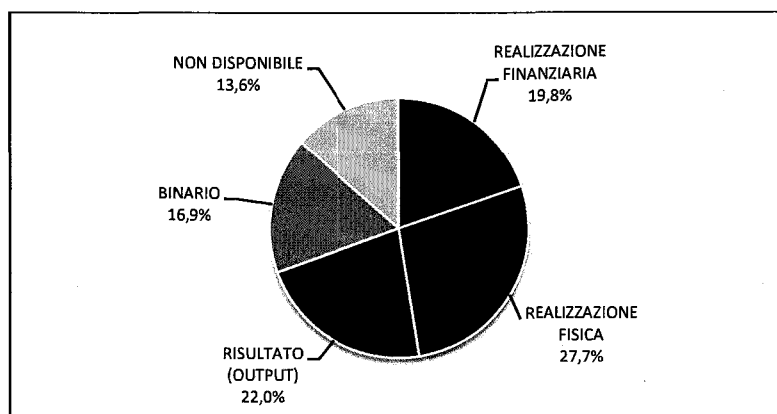
I due grafici sottostanti evidenziano il rapporto percentuale tra numero degli obiettivi e stanziamenti, rispettivamente per gli obiettivi "strategici" e "strutturali" [Grafico 10.6, Figura a] e per gli obiettivi "annuali" e "pluriennali" [Grafico 10.6, Figura b].

Grafico 10.6 - Obiettivi e stanziamenti per gli indicatori strategici e strutturali (a) e annuali e pluriennali (b). Anno 2009.



Il grafico che segue espone una suddivisione in percentuale delle tipologie degli indicatori scelti dall'amministrazione, secondo quanto previsto nelle linee guida per la compilazione delle schede programmi/obiettivi contenute nelle Note preliminari (circolare RGS n.21 del 24/7/2008).

Grafico 10.7 - Tipologie di indicatori scelti per la misurazione degli obiettivi. Anno 2009.

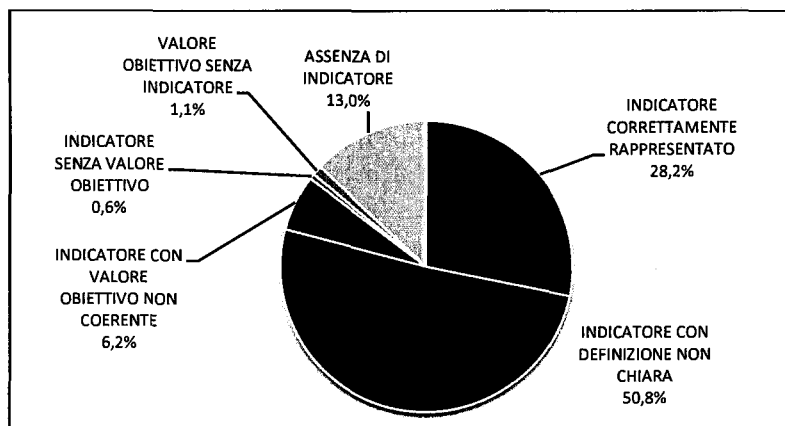


Il grafico sottostante esprime in valori percentuali i casi riscontrati a seguito dell'analisi effettuata sulle schede Programmi/obiettivi e riferibili alle tipologie elencate nel documento "Una analisi degli indicatori di performance nelle note preliminari 2008-2009"²⁹⁵.

²⁹⁵ Cfr. MISURAZIONE DELLA PERFORMANCE E QUALITÀ DELLA SPESA PUBBLICA - Secondo Workshop Internazionale sulla Spesa Pubblica, 20-21 giugno 2009, organizzato dalla Ragioneria Generale dello Stato- Servizio Studi: <http://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/Servizio-s/Workshop-e/index.asp>.

Ai fini della corretta interpretazione dei risultati dell'analisi citata, si riportano qui di seguito le categorie utilizzate per la classificazione dell'appropriatezza degli indicatori:

- *Indicatori correttamente rappresentati*: indicatori descritti in modo chiaro e quantificati in maniera coerente;
- *Indicatori con descrizione non chiara*: indicatori descritti in modo non chiaro, indipendentemente dal fatto che ad essi sia o non sia associato un valore obiettivo;
- *Indicatori senza valore obiettivo*: indicatori descritti in modo chiaro ai quali non è associato alcun valore obiettivo;
- *Indicatori con valore obiettivo non coerente*: indicatori descritti in modo chiaro ai quali risulta associato un valore obiettivo non coerente.
- *Valore obiettivo senza indicatore*: indicatori per i quali nelle note preliminari non è riportata lacuna descrizione, pur essendo riportato un valore obiettivo.

Grafico 10.8 - Approprietezza degli indicatori scelti per la misurazione degli obiettivi. Anno 2009.

La tavola che segue espone il numero degli indicatori secondo la medesima casistica per tipologia di indicatore.

Tavola 10.18 - Indicatori scelti per la misurazione degli obiettivi per tipologia e grado di appropriatezza. Anno 2009.

Tipologia di indicatore	Indicatore correttamente rappresentato	Indicatore con definizione non chiara	Indicatore con valore obiettivo non coerente	Indicatore senza valore obiettivo	Valore obiettivo senza indicatore	Assenza di indicatore	Totale complessivo
Realizzazione finanziaria	13	18	4				35
Realizzazione fisica	14	30	3	1	1		49
Risultato (output)	18	19	2				39
Binario	5	23	2				30
Non disponibile					1	23	24
Totale complessivo	50	90	11	1	2	23	177

Su un totale di 177 indicatori che l'amministrazione ha associato agli obiettivi, non è stato individuato nessun indicatore di impatto (outcome).

A titolo di esempio, tenuto anche conto delle esperienze internazionali, si riportano di seguito alcuni suggerimenti su come potrebbe essere impostata una più significativa misurazione delle performance.

A un obiettivo volto ad aumentare il livello di sicurezza dei sistemi ferroviari potrebbe essere associato un indicatore del tipo:

- numero di incidenti che si verificano in un anno.

Per obiettivi intesi a garantire la sicurezza di beni e persone nel trasporto terrestre e la vigilanza sulla concorrenza fra gli operatori del trasporto terrestre, potrebbero essere associati indicatori che misurino rispettivamente:

- il numero di controlli effettuati dalle autorità su trasporti riguardanti merci pericolose;
- il numero delle infrazioni ai regolamenti inerenti la sicurezza nel trasporto terrestre.

A obiettivi volti a ridurre il numero di incidenti e di morti sulle strade e a sensibilizzare i cittadini in materia di sicurezza stradale, potrebbero associarsi indicatori del tipo:

- numero di morti dovuti a incidenti stradali;
- numero di feriti ricoverati in ospedale per incidenti stradali;
- percentuale o numero di cittadini intervistati con sondaggi che dichiarino di essere a conoscenza di campagne di sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale promosse dallo Stato.