

Tavola 8
(valori percentuali)

Categoria economica	Stanziamiento definitivo di competenza		Impegni totali		Pagato totale		Residui finali	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Redditi di lavoro dipendente	13,1	11,92	11,44	11,66	13,3	11,67	0,8	0,96
Consumi intermedi	5,4	4,59	4,36	4,64	4,9	5,01	1,7	1,40
Trasferimenti di parte corrente	17,5	14,58	15,67	14,92	15,7	14,15	7,3	8,19
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	10,3	8,21	9,29	8,43	8,4	7,62	5,6	6,63
<i>di cui alle Imprese</i>	7,2	6,36	6,36	6,48	7,3	6,52	1,7	1,56
Altre uscite correnti	0,3	0,22	0,31	0,23	1,0	0,24	0,0	0,02
Spese correnti	36,4	31,31	31,77	31,44	34,9	31,07	9,8	10,56
Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	8,1	8,32	14,25	14,00	15,1	13,80	20,3	13,91
Contributi e trasferimenti in conto capitale	55,5	60,36	53,98	54,56	50,0	55,13	70,0	75,53
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	14,8	14,28		16,82	21,6	20,54	24,3	16,33
<i>di cui alle Imprese</i>	14,7	22,33	11,90	13,58	14,6	15,06	7,6	12,85
Spese in conto capitale	63,6	68,68	68,22	68,56	65,1	68,92	90,2	89,43
Spese complessive	100,0	100,00	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
			0	0	0	0	0	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Dato per acquisito che il MIT sia un'amministrazione in cui quella corrente costituisce la parte minoritaria della spesa (meno di un terzo del totale), la classificazione economica della spesa conferma come una buona parte della spesa 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 (46 per cento), e ancor di più in conto capitale (95 per cento), è rappresentata da trasferimenti.

Nel 2012, con riguardo alla spesa corrente, più del 46 per cento degli stanziamenti, del 47 per cento degli impegni e del 46 per cento dei pagamenti è rappresentato da trasferimenti, di cui circa la metà ad Amministrazioni pubbliche e più di un terzo ad imprese, mentre, con riguardo alla spesa in conto capitale, costituisce trasferimento più del 95 per cento degli stanziamenti, del 79 per cento impegni della spesa e dell'80 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 nel 2012 una riduzione dell'8 per cento sia negli stanziamenti che negli impegni, mentre presenta un incremento nei confronti del 2010. I pagamenti totali, invece, si riducono costantemente.

Diversamente, i trasferimenti in conto capitale presentano un'inversione di tendenza rispetto alla costante flessione registrata nel triennio precedente, aumentando, infatti, negli stanziamenti 2012 del 21 per cento e negli impegni totali del 15 per cento. La composizione della spesa totale del MIT evidenzia che, in termini di stanziamento definitivo, i trasferimenti di spesa corrente ne costituiscono circa il 15 per cento, mentre quelli in conto capitale più del 60 per cento.

Anche la spesa per investimenti fissi, che costituisce circa l'8 per cento degli stanziamenti e impegni totali e il 14 per cento dei pagamenti, evidenzia una certa ripresa nel 2012 (14 per cento negli stanziamenti e impegni) mentre i pagamenti totali, a fronte di una crescita nel 2011 del 55 per cento, marcano il passo riducendosi nel 2012 del 2 per cento.

Ma, oltre alle componenti della spesa per trasferimenti e per investimenti fissi, le altre due categorie economicamente significative della spesa corrente mostrano un significativo decremento.

La prima è costituita dai redditi da lavoro dipendente che sfiora il 12 per cento della spesa complessiva ed il 38 per cento della spesa corrente del MIT. Nel 2012 gli impegni totali decrescono del 2 per cento rispetto al 2011, passando da 958 a 938 milioni, ed i pagamenti totali del 5,9 per cento, passando da 982 a 924 milioni.

La seconda è rappresentata dai consumi intermedi, che costituisce più del 4,5 per cento della spesa totale e circa il 14 per cento della spesa corrente. L'andamento nel triennio mostra un decremento costante nel triennio sia negli stanziamenti che negli impegni: nel 2012 la diminuzione è del 6 per cento negli stanziamenti e del 3 per cento negli impegni. I pagamenti totali, invece, sono considerevolmente aumentati (9 per cento).

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 più del 90 per cento della spesa totale, il C.d.R. 4 assorbe circa il 9 per cento e la quota rimanente è assorbita dai C.d.R. 1 e 5.

L'analisi della spesa per categorie economiche riferita ai C.d.R. evidenzia che la spesa per redditi da lavoro dipendente si concentra nel C.d.R. 4 (63 per cento del totale della categoria), mentre la percentuale più elevata della spesa per consumi intermedi si riscontra nel C.d.R. 3 (circa 80 per cento).

Il conto dei residui mostra nel 2012 importi iniziali riferiti ad anni precedenti pari a 8,127 miliardi (residui propri più residui di stanziamento), che si attestano alla fine dell'esercizio a 6,131 miliardi, 3.024 dei quali sono di nuova formazione, i residui di stanziamento sono complessivamente pari a 692. Complessivamente, la massa dei residui finali decresce nel 2012 del 24,55 per cento. Il 75,6 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 (3,7 miliardi circa) ma anche la missione diritto alla mobilità espone una quantità rilevante di residui finali (1,6 miliardi). Tra le categorie rilevanti, la seconda (relativa ai consumi intermedi) assomma 85,5 milioni di residui passivi finali e la categoria 21 (investimenti fissi lordi) ne assomma 851.

Il totale dei residui propri dà la misura della massa debitoria iscritta a bilancio al 31 dicembre 2012, che è costituita da 5,4 miliardi, di cui 2,3 miliardi di nuova formazione e 3,1 miliardi provenienti dai residui.

Con riguardo ai debiti fuori bilancio, la situazione quantificata dal MEF evidenzia una massa debitoria al 31 dicembre 2011, comprensiva dei debiti pregressi, pari a 38,6 milioni (di cui 12,3 milioni attribuibili a debiti del solo 2011 e debiti riconosciuti nel 2011).

La situazione debitoria al 31 dicembre 2012, comprensiva dei debiti pregressi, è pari a 17,5 milioni (di cui 7,4 milioni attribuibili a debiti riconosciuti).

Praticamente, l'intera massa debitoria è concentrata nella spesa corrente, categoria economica 2 (consumi intermedi), rappresentata prevalentemente da spese incompressibili, quali canoni, utenze, accertamenti sanitari, servizio dei mezzi di trasporto, missioni, sulle quali ha prodotto effetti la progressiva riduzione delle risorse finanziarie allocate sui pertinenti capitoli di spesa. Inoltre, grande parte nella costituzione di tale massa debitoria deriva dalla necessità di proseguire i servizi radio-marittimi legati alla sicurezza della navigazione, erogati dalla Telecom S.p.A..

Con riguardo alla spesa in conto capitale (anch'essa riscontrabile, seppur limitatamente, nella situazione debitoria), 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

²⁶ Ai sensi dell'art. 14, c. 2 del DL 31.12.1996, n. 669, convertito dalla legge 28.02.1997, n. 30.

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. Il totale dei debiti in conto sospeso verso la Tesoreria al 31 dicembre 2012 ammonta 55 milioni.

In considerazione di tale massa debitoria, il MEF, con decreti di variazione n.114154 del 2011 e 65180 del 2012 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 vari²⁷ 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, con riferimento ai debiti 2011, e euro 12.079.129, con riferimento al 2012.

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 unico d'amministrazione, 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 sei²⁸.

Quanto al fenomeno dei residui di stanziamento, l'UCB ne ha rilevato le ragioni evidenziandone il legame con i tempi per l'attivazione degli interventi infrastrutturali, che comportano una dilazione temporale tra stanziamento, 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. Peraltro, tale fenomeno è destinato a ridimensionarsi in forza dell'applicazione dell'art. 6, commi 15 e 16, del DL 95/2012²⁹, che ha previsto il mantenimento in bilancio per tre anni delle somme stanziare e totalmente non impegnate, trascorsi i quali si opera con il definanziamento. Complessivamente i residui di stanziamento 2012 ammontano a 692,60 milioni, in aumento del 46,37 per cento rispetto al 2011 (321,20 milioni).

Rispetto agli stanziamenti disposti, alcuni capitoli presentano rilevanti economie con carattere di continuità. Particolarmente rilevanti sono le economie del capitolo 1080 "Spese per il funzionamento della Struttura tecnica di missione" (5 milioni nel 2011 e 3,2 milioni nel 2012), del cap. 1290 "Spese per acquisto di beni e servizi relative all'attività del Ministero in

²⁷ Istituito dall'articolo 1 comma 50 della legge finanziaria per il 2007.

²⁸ 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 a disposizione per eventuali deficienze di capitoli relativi alle spese di Forza armata (cap. 2122); Fondo da ripartire per le esigenze di funzionamento del corpo delle Capitanerie di porto-guardia costiera (2204); Fondo per il pagamento dell'accisa sui prodotti energetici impiegati dalle Capitanerie di porto (cap. 2207); Fondo da ripartire per la corresponsione di assegni a tantum al personale delle Capitanerie di porto (2351).

²⁹ Comma 15: Le somme stanziare nel bilancio dello Stato, relative ad autorizzazioni di spese pluriennali, totalmente non impegnate alla chiusura dell'esercizio, costituiscono economie di bilancio. Le stesse, con l'esclusione di quelle riferite ad autorizzazioni di spese permanenti ed a fondi da ripartire, sono reiscritte, con la legge di bilancio, nella competenza dell'esercizio successivo a quello terminale dell'autorizzazione medesima. Qualora dette somme non risultino impegnate nei tre anni successivi a quello di prima iscrizione in bilancio della spesa, la relativa autorizzazione è defanziata per i corrispondenti importi. Delle operazioni effettuate ai sensi del presente comma viene data apposita evidenza nella nota integrativa al bilancio di previsione. Comma 16: In via sperimentale per gli esercizi 2013, 2014 e 2015, relativamente alle autorizzazioni di spesa pluriennale, con legge di bilancio gli stanziamenti di competenza possono essere rimodulati negli anni ricompresi nel bilancio pluriennale, assicurandone apposita evidenza, nel rispetto del limite complessivo della spesa autorizzata, per adeguarli alle corrispondenti autorizzazioni di cassa determinate in relazione ai pagamenti programmati ai sensi del comma 10.

materia di dighe” (7,7 milioni nel 2011 e 1,2 milioni nel 2012) e del cap. 7770 “Contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali” 4,70 milioni nel 2011 mentre nel 2012 ha prodotto economie in conto residui per 3,40 milioni.

I residui passivi perenti ammontano complessivamente a 2.047,01 milioni per la parte corrente e a 9.279,39 milioni per la parte capitale con un incremento rispetto al 2011 del 2,54 per cento per la prima e del 10,43 per la seconda, ciò in forza della ridotta permanenza in bilancio per i residui di spesa disposta da disposizioni normative (da ultimo, art. 10, comma 8 DL 98/2011). La parte attribuibile a nuove perenzioni ammonta a 118,69 milioni per la parte corrente e 1.442,53 milioni per la parte in conto capitale. Le iscrizioni ammontano a 14,85 milioni per la parte corrente, con una percentuale rispetto allo *stock* complessivo dello 0,73 per cento, e a 343,16 milioni per la parte in conto capitale con una percentuale del 3,70 per cento.

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

Nel 2012 né le missioni né i programmi del MIT hanno subito processi di revisione. Si illustrano, pertanto, nella tavola seguente, le otto missioni e i diciassette programmi in cui le stesse si articolano, evidenziandone i principali aggregati finanziari e gli andamenti rispetto al 2011.

Tavola 9

MISSIONI E PROGRAMMI – ESERCIZIO 2012

(in migliaia)

Missione	Programma	Stanziamiento definitivo di competenza	Impegni Totali (RGS)	Pagato totale (RGS)	Residui finali (RGS)
004.L'Italia in Europa e nel mondo	016 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	180.000,00	180.000,00	4.615,00	363.680,00
007.Ordine pubblico e sicurezza	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	749.552,07	720.330,80	730.284,56	123.782,44
013.Diritto alla mobilità	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	338.163,09	324.288,15	343.493,14	144.319,90
	002 Autotrasporto ed intermodalità	294.698,82	271.559,85	263.095,13	123.410,76
	004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	132.761,15	132.745,39	133.412,44	99.279,67
	005 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	48.770,92	48.574,28	44.519,76	27.490,00
	006 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	1.170.371,11	543.087,08	876.225,77	815.517,28
	009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.267.197,40	1.198.101,60	1.211.080,34	420.658,72
	Totale	3.251.962,48	2.518.356,35	2.871.826,57	1.630.676,32
014. Infrastrutture pubbliche e logistica	005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	65.397,08	60.926,49	70.983,03	15.595,89
	009 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	7.758,43	7.102,06	6.980,86	3.309,20
	010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2.638.411,31	3.050.411,66	2.647.308,16	3.068.503,21
	011 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	1.141.719,93	1.195.521,67	1.247.658,06	649.439,42
	Totale	3.853.286,75	4.313.961,89	3.972.930,11	3.736.847,72
017.Ricerca e innovazione	006 Ricerca nel settore dei trasporti	4.250,75	4.208,20	96,92	9.284,41
019.Casa e assetto urbanistico	002 Politiche abitative, urbane e territoriali	227.873,47	238.964,15	263.544,92	254.878,04
032.Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	13.661,49	12.407,15	12.234,91	2.410,57
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	70.538,65	59.219,91	58.645,09	6.114,80
	Totale	84.200,14	71.627,07	70.880,00	8.525,37
033.Fondi da ripartire	001 Fondi da assegnare	3.894,06	15.328,03	15.328,03	3.894,06
Totale		8.355.019,73	8.062.776,49	7.929.506,11	6.131.568,37

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

La missione “Infrastrutture pubbliche e logistica” presenta un aumento degli stanziamenti definitivi del 35,5 per cento rispetto al 2011, passando da 2,8 a 3,8 miliardi (nel 2011 rispetto al 2010 erano diminuiti del 25,5 per cento), mentre gli impegni totali si incrementano del 18,5 per cento sul 2011 ed i pagamenti del 43,65 per cento.

La missione “Diritto alla mobilità” presenta stanziamenti definitivi per 3,25 miliardi (in diminuzione rispetto al 2011 del 2 per cento), impegni in diminuzione del 21,03 per cento e pagamenti totali in diminuzione dell’ 8,65.

Si conferma la flessione iniziata nel 2011 nelle missioni “Ricerca e innovazione” (4,3 nel 2011 a 4,25 milioni nel 2012 in diminuzione del 2,06 per cento), “Casa e assetto urbanistico” (302 milioni nel 2011 a 227 milioni nel 2012 con una percentuale in diminuzione del 24 per cento rispetto al 2011³⁰), mentre la missione “Servizi istituzionali delle amministrazioni pubbliche” presenta un incremento (78 milioni nel 2011 a 84 milioni nel 2012 in aumento dell’8 per cento).

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

4.1. Missione 13 “Diritto alla mobilità”

La missione risulta articolata in sei programmi, tutti di competenza del C.d.R. 3 – Dipartimento dei Trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, a cui si aggiunge un programma gestito dal MEF (8 – Sostegno allo sviluppo del Trasporto).

Tavola 10

IMPEGNI TOTALI

(in migliaia)

Programma	1.Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	2. Autotrasporto 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 Indicatori							
Redditi da lavoro dipendente	159.172,28	4.778,51	3.904,10	4.877,88	4.193,97	7.951,25	184.877,99
Consumi intermedi	108.114,94	184.464,19	401,13	572,73	749,53	2.032,66	296.335,17
Trasferimenti di parte corrente	0,00		93.551,17	6.085,14	368.989,09	586.682,33	1.055.307,73
Altre spese correnti	1.260,92	117,86	19,62	26,31	416,06	491,95	2.332,71
Totale titolo I	268.548,14	189.360,56	97.876,02	11.562,05	374.348,65	597.158,19	1.538.853,60
Investimenti fissi	22.179,52	14,87	19,00	12,24	8.516,78	54.069,53	84.811,93
Trasferimenti in c/capitale	33.560,49	82.184,42	34.850,37	37.000,00	160.221,65	546.873,88	894.690,82
Totale titolo II	55.740,01	82.199,29	34.869,37	37.012,24	168.738,43	600.943,41	979.502,75
Spese finali	324.288,15	271.559,85	132.745,39	48.574,28	543.087,08	1.198.101,60	2.518.356,35
Totale spese complessive	324.288,15	271.559,85	132.745,39	48.574,28	543.087,08	1.198.101,60	2.518.356,35

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

³⁰ 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 n. 159/2007, né il successivo, ma molto ridimensionato, “Piano per l’edilizia abitativa” (c.d. Piano casa) previsto dall’art. 11 del DL n. 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). Al fine di dare nuovo impulso al settore, nel 2012 è stato previsto un nuovo programma (Piano nazionale per le città) destinato alla riqualificazione urbana (art.12 del DL n.83/2012), da attuare attraverso una “Cabina di regia” composta da rappresentanti delle Amministrazioni centrali e locali e dei settori interessati. Per l’attuazione del Piano è stato costituito, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Fondo per l’attuazione del Piano nazionale per le città, nel quale sono confluite le risorse non utilizzate o revocate da programmi precedentemente previsti nel medesimo ambito (piano nazionale di edilizia abitativa, programmi di recupero urbano, programmi innovativi in ambito urbano). Di esso si è fatta ampia trattazione nel Rapporto 2013 sul Coordinamento di Finanza Pubblica della Corte dei conti (Delibera SS.RR. 6/2013 del 23 maggio 2013, pg.112), cui si fa rinvio.

Tavola 11

PAGATO TOTALE

(in migliaia)

Programma	1.Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	2.Autotrasporto 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 da lavoro dipendente	162.946,46	4.869,55	4.161,79	4.986,62	4.245,54	8.083,64	189.293,61
Consumi intermedi	130.257,60	189.391,18	803,10	456,09	700,88	2.344,27	323.953,13
Trasferimenti di parte corrente	0,00		93.551,17	6.082,54	298.006,37	566.671,05	964.311,13
Altre spese correnti	2.004,30	126,38	40,21	25,95	416,06	505,82	3.118,72
Totale titolo I	295.208,37	194.387,11	98.556,27	11.551,20	303.368,85	577.604,79	1.480.676,60
Investimenti fissi	21.136,16	6,15	5,79	63,96	8.397,10	80.996,04	110.605,21
Trasferimenti in c/capitale	27.148,62	68.701,86	34.850,37	32.904,60	564.459,82	552.479,50	1.280.544,77
Totale titolo II	48.284,77	68.708,01	34.856,16	32.968,56	572.856,92	633.475,55	1.391.149,97
Spese finali	343.493,14	263.095,13	133.412,44	44.519,76	876.225,77	1.211.080,34	2.871.826,57
Totale spese complessive	343.493,14	263.095,13	133.412,44	44.519,76	876.225,77	1.211.080,34	2.871.826,57

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione ammontano a 3,25 miliardi (39 per cento degli stanziamenti totali MIT), gli impegni totali a 2,5 miliardi (32 per cento del totale impegni MIT) mentre i pagamenti totali sono pari a 2,8 miliardi (36 per cento dei pagamenti totali MIT). Sia i valori assoluti che i tassi di incidenza delle singole rilevazioni della spesa per la missione 013 sono in leggera flessione rispetto all'esercizio pregresso.

Nella successiva esposizione si approfondiranno i programmi 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", 6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale", e 9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per acque interne"³¹.

³¹ Relativamente agli altri programmi, si evidenzia che nell'ambito del programma 1, oltre ad attività di implementazione del CED della Motorizzazione e di definizione di nuove procedure informatiche condivise anche a livello internazionale, è stata svolta, nel 2012, una cospicua attività di recepimento di direttive e regolamentazioni comunitarie in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente nell'ambito della motorizzazione e dei trasporti, in generale. E', poi, proseguita l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), relativamente al quale è quasi del tutto portata a compimento l'attività di stipula delle Convenzioni con le Regioni per la realizzazione degli interventi individuati nei Programmi annuali. E' proseguita l'attività di comunicazione istituzionale e di educazione stradale. Nell'ambito del medesimo programma 1 è prevista anche l'attività informatica e statistica, che ha prodotto, tra l'altro, l'istituzione del sito *cantieri.mit.gov.it* finalizzato a rendere conoscibile e trasparente l'attività svolta in materia di grandi infrastrutture. E' stato, inoltre, redatto il Conto Nazionale delle Infrastrutture (CNIT), che racchiude tutte le informazioni statistiche afferenti l'andamento e le dinamiche del settore dei trasporti e delle infrastrutture.

Il Programma 2 "Autotrasporto e Intermodalità" ha visto implementare l'attività di formazione e aggiornamento professionale degli autotrasportatori e l'attività di controllo circa la sicurezza dei trasporti. L'attività di supporto alla Consulta Generale per l'autotrasporto e la Logistica è terminata a luglio 2012, quando la Consulta è stata abrogata (art.12, comma 20, del DL 95/2012), con il passaggio delle relative competenze alla Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità. Le attività della Consulta e del Comitato scientifico sono proseguite per giungere ad una completa definizione. Ai componenti del Comitato scientifico è stata, comunque, richiesta specifica valutazione su alcuni servizi affidati alla Consulta. In particolare, gli esperti hanno espresso parere critico in merito ad uno studio affidato all'Università Bocconi relativo a "Costi del non fare il Piano Nazionale della logistica".

Il programma 5 "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" ha visto svolta l'attività di vigilanza sull'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie (ANSF), confluita nella redazione della Relazione annuale al Presidente del Consiglio dei Ministri. E' stato aggiornato il contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a obblighi di servizio pubblico per il periodo 2009-2014, con rimodulazione dell'offerta programmata del servizio. Le reazioni degli Enti territoriali hanno portato ad una ulteriore revisione dell'offerta, ripristinando collegamenti prima soppressi.

Programma 4. “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”

La ragione dello specifico approfondimento del programma 4 non attiene tanto al rilievo economico, trattandosi di impegno finanziario inferiore a quasi tutti gli altri programmi. Ha contato, invece, la specifica attività di indirizzo e di sviluppo nel settore aeroportuale che ha caratterizzato il 2012 e che, tra gli esiti più significativi, ha prodotto la redazione dell'Atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 45695 del 31/12/2012³².

Il Programma si articola in due obiettivi operativi³³ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento: ad altre pubbliche Amministrazioni, per la parte corrente, e in forma di contributi agli investimenti nella parte in conto capitale. Ciò in quanto l'attività è prevalentemente accentrata sul trasferimento di risorse agli Enti vigilati direttamente (ENAC) o indirettamente (ENAV) dal MIT, che esercitano attività operativa nel settore aeroportuale.

Con riguardo all'ENAV, il MIT è stato interessato dal nuovo Piano degli Investimenti 2012-2014, con un impegno contrattuale per complessivi 409 milioni per il triennio 2012-2014. Al netto della quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - *Techno Sky* per la conduzione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi operativi di assistenza al volo, valutata in 10 milioni di euro/anno, sono previsti investimenti per circa 379 milioni, in flessione rispetto al piano triennale 2011-2013, che prevedeva investimenti per 405 milioni³⁴. La realizzabilità del Piano appare condizionata, tra l'altro, dall'acquisizione dei corrispettivi dei contratti di servizio stipulati con il MIT e dei crediti vantati verso di esso³⁵ (422 milioni al 31 dicembre 2011).

Con riguardo all'ENAC, va rilevato come esso abbia costituito per il MIT un punto di riferimento essenziale in tutti i settori afferenti quello aeroportuale: la *safety* e *security* aeroportuale, il volo da diporto, i servizi di navigazione aerea. Con riguardo all'*handling*, va segnalata la decisione della Commissione europea n. 9448 del 19 dicembre 2012, attraverso la quale la Commissione ha dichiarato che le misure poste in essere da SEA S.p.A. verso SEA Handling S.p.A. costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno³⁶. Rimanendo in ambito comunitario, non è ancora divenuta operativa l'Autorità indipendente di regolazione dei trasporti, prevista dall'art. 36, comma 1, del DL 1/2012, di recepimento della Direttiva comunitaria 12/2009/CE, pur se alle attività ad essa demandate ha fatto comunque fronte l'Amministrazione.

In applicazione dell'art.17, comma 34-*bis*, del DL n. 78/2009³⁷, l'ENAC ha stipulato numerosi contratti di programma con vari gestori aeroportuali (AdR, SAVE, SEA) a seguito dei quali gli stessi gestori si sono impegnati, in autofinanziamento, ad un consistente piano di ammodernamento delle infrastrutture (soltanto il contratto AdR prevede un piano di 2,5 miliardi nel breve periodo e di 12 miliardi nel lungo).

³² Il provvedimento pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi. Di esso si è fatta ampia trattazione nel Rapporto 2013 sul Coordinamento di Finanza Pubblica della Corte dei conti (Delibera SS.RR. 6/2013 del 23 maggio 2013, pg.111), cui si fa rinvio.

³³ “Monitorare al fine di formulare proposte di aggiornamento della normativa in materia di trasporto e sicurezza dell'aviazione civile” e “Proseguire nell'attività di monitoraggio, vigilanza e controllo sull'attività e sulla qualità dei servizi resi dagli enti vigilati in materia di aviazione civile”.

³⁴ Si veda, al riguardo la Delibera della Corte dei conti della Sezione di controllo enti 104/2012.

³⁵ 422 milioni al 31 dicembre 2011, come riscontrato nella Delibera di cui alla nota precedente.

³⁶ Tale decisione è stata impugnata dallo Stato italiano con ricorso del 4 marzo 2013.

³⁷ Art. 17, comma 34-*bis*: “Al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione”.

Il MIT ha, inoltre, applicato la direttiva 2009/12/CE, che prevede la possibilità, per gli Stati membri, di tener conto delle entrate risultanti dalle attività commerciali, nel fissare i diritti aeroportuali.

La vigilanza e controllo da parte dell'ENAC sull'effettiva realizzazione da parte dei gestori degli investimenti previsti nei Contratti di programma sottoscritti è finalizzata a verificare l'effettività dell'impianto tariffario al fine della copertura dei costi degli investimenti. Essa si svolge sulla base della certificazione di ciascuno stato d'avanzamento lavori ed è destinata a produrre i propri effetti sulla determinazione delle tariffe dell'anno successivo a quello della verifica.

Con riguardo allo specifico settore delle concessioni aeroportuali, nel sistema nazionale sono attualmente presenti quattro modelli di gestione degli scali:

- gestione totale alla società concessionaria cui è affidata la gestione dell'intero sistema aeroportuale;
- gestione parziale disciplinata da apposita convenzione: il gestore introita le tasse passeggeri e merci e sostiene gli oneri manutentivi dei beni concessi;
- gestione parziale a titolo precario, nelle more della definizione della convenzione: il gestore sostiene gli oneri manutentivi dei soli beni in concessione e non introita i diritti aeroportuali, che rimangono di pertinenza dello Stato;
- gestione diretta da parte dell'ENAC.

L'affidamento in concessione della gestione totale è il modello di gestione preferenziale, anche in funzione della privatizzazione del settore che miri ad una maggiore funzionalità ed economicità. Ai sensi dell'art. 7 del Decreto 12 novembre 1997, n. 521 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il periodo di durata della concessione, che può superare i venti anni fino a raggiungere il limite massimo di quaranta, viene determinato in base alle valutazioni formulate con riferimento ai contenuti del programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario. Il passaggio dalle gestioni parziali alle gestioni totali si pone quale elemento qualificante che dovrebbe accrescere il valore patrimoniale delle società di gestione le quali, in qualità di gestori totali, dovrebbero essere in grado di esercitare un interesse nei confronti di eventuali investitori privati. Sarebbe, al riguardo, importante addivenire ad una effettiva privatizzazione delle società di gestione aeroportuale che eviterebbe, tra l'altro, l'ingente esborso di finanze pubbliche conseguente al fatto che, nella maggioranza dei casi, la compagine pubblica non solo prevale sulla compagine privata ma, in molti casi, l'azionariato privato è totalmente assente.

Programma 6. "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"

Il programma si articola in quattro obiettivi operativi³⁸ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento: circa il 32 per cento degli stanziamenti complessivi del programma è destinata a trasferimenti di parte corrente mentre più del 66 per cento a trasferimenti in conto capitale. Del totale della spesa della missione, il programma 6 rappresenta il 21 per cento.

Il profilo strategico che contraddistingue il settore del trasporto pubblico locale (TPL), inteso come complesso dei servizi di trasporto di persone e merci, ferroviario e su gomma³⁹, è

³⁸ Contributi alle Regioni per potenziamento e risanamento del settore del trasporto ferroviario, per acquisto di veicoli da adibirsi al TPL, realizzazione infrastrutture mobilità Fiera di Bari Foggia Verona Padova e Milano; razionalizzare le procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie secondarie e la loro sicurezza; promuovere la sicurezza dell'esercizio e e regolamentazione dei sistemi di trasporto a impianti fissi; migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario locale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dell'esercizio degli impianti a fune.

³⁹ Più precisamente, l'articolo 1, comma 2, del d.gs. n. 422 del 1997 stabilisce che "sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra-regionale". I principi di liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto pubblico, a superamento degli assetti monopolistici contenuti nella disciplina

emerso, nella sua specifica rilevanza, nel corso dapprima del 2011 poi del 2012, all'interno di specifici interventi normativi (nel DL 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge n.111 del 15 luglio 2011, nel DL 6 luglio 2012 n. 95, e nel DL 2 novembre 2012 n. 187, non convertito e riversato nel DL n. 179/2012) e con riguardo all'attività della Corte Costituzionale⁴⁰. Importante, dal punto di vista programmatico, è stato l'Accordo del 21 dicembre 2011 tra il Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport, il Presidente della Conferenza delle Regioni, il Sottosegretario per l'economia e finanze e l'ANCI, che, nell'individuare soluzioni condivise sia in riferimento al fabbisogno strutturale sia con riferimento ad un percorso rivolto alla razionalizzazione dei servizi, ha fatto leva sul concorso finanziario dello Stato basato sul Fondo di cui all'articolo 21 del DL n.98 del 2011⁴¹. Il 2012 ha segnato, poi, un passo importante nello sviluppo, nei rapporti tra diversi livelli di governo, della composizione e del bilanciamento dell'assetto degli interessi istituzionali, di cui Stato Regioni, Enti locali e gestori dei servizi di trasporto sono portatori.

Tra le novità più significative emerse nel 2012 appare, rispetto alla disciplina previgente che si è conclusa nel 2012 con l'emanazione del decreto di riparto del Fondo prima citato⁴², quella derivante dal quadro ordinamentale delineato dall'articolo 16-*bis* del DL 6 luglio 2012, n. 95, e successive modifiche, che ha innovato il sistema istituendo il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico". Di notevole rilevanza sono soprattutto alcuni punti: 1) l'introduzione, attraverso dPCM, di criteri di riparto del Fondo tra le regioni, basati sul rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio, tenendo conto dei processi di razionalizzazione intrapresi dalle regioni per rendere più efficiente ed economica l'offerta del servizio⁴³; 2) l'impossibilità di accedere al Fondo da parte delle regioni che non assicurino l'equilibrio economico e l'appropriatezza della gestione; 3) la previsione, quale conseguenza dello squilibrio economico, anche della decadenza dei direttori generali degli Enti e delle società regionali che gestiscono il servizio; 4) l'attribuzione del vincolo di destinazione alle risorse provenienti dal Fondo.

Con riguardo al sistema di determinazione e riparto delle risorse, la novità di rilievo è da individuarsi nel fatto che la nuova regolamentazione riguarda risorse che prima erano allocate nel bilancio MEF e non vincolate, bensì sedimentatesi nel tempo per finanziare il settore sostanzialmente secondo criteri "storici". Al contrario, le risorse del nuovo Fondo vengono ad essere ripartite tenendo conto non di singole finalità di spesa⁴⁴, ma del raggiungimento, mediante la riprogrammazione dei servizi, degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione fissati dalle Regioni. Questo nuovo meccanismo di finanziamento ha tenuto conto delle

previgente, sono stati recepiti dalle Regioni con varie leggi regionali che hanno delineato un modello di riforma fortemente incentrato sulla sussidiarietà e sulla conseguente valorizzazione delle autonomie locali.

⁴⁰ Si veda la sentenza della Corte costituzionale 17 luglio 2012, n. 199, che ha dichiarato incostituzionale l'art. 4 del DL n. 138/2012, recante la nuova disciplina dei servizi pubblici locali, a seguito dell'abrogazione per via referendaria del precedente art.23-bis del DL n. 112/2008.

⁴¹ Il comma 3 dell'articolo 21 ha istituito presso il MEF il Fondo per il finanziamento del TPL anche ferroviario nelle regioni a statuto ordinario il cui utilizzo è escluso dai vincoli del patto di stabilità.

⁴² Decreto MEF 4 dicembre 2012 di riparto del Fondo per il finanziamento del TPL.

⁴³ Nel corso del 2013 è stato, pertanto, predisposto uno schema di dPCM che, concertato con il MEF, è stato inviato alla Conferenza Unificata. Quest'ultima, in data 7 febbraio 2013, ha espresso, a seguito di alcune modifiche richieste dalle Regioni, l'intesa. In data 11 marzo 2013, il dPCM in argomento è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri. E' stato altresì emanato, come previsto dal comma 6 dell'articolo 16 *bis* modificato, il decreto MEF 25 febbraio 2013, di concerto con il ministero delle infrastrutture, di riparto alle regioni dell'anticipazione pari al 60 per cento dello stanziamento 2013 del Fondo. A seguito dell'emanazione del decreto ministeriale è stato sottoscritto, in data 4 marzo 2013 dalla Direzione generale del trasporto pubblico locale il decreto d'impegno dei fondi da erogare alle regioni a titolo di anticipazione. L'anticipazione sopra menzionata, pari a 2.957.552.681 euro, viene trasferita alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato dPCM.

⁴⁴ I provvedimenti autorizzativi della spesa, che si sono susseguiti nel tempo, nell'ambito del settore dei trasporti trovavano principalmente la loro ratio nel consentire alle Regioni, a fronte di delicate situazioni economico-finanziarie, di provvedere agli obblighi contrattuali assunti con i diversi gestori dei servizi di trasporto, come ad esempio Trenitalia S.p.A..

esperienze passate relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi. Nel fissare criteri di riparto, si è operato quindi nella direzione di:

- fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni indipendentemente dallo stato in cui versa in ciascuna di esse, il settore del TPL e dei servizi ferroviari regionali;
- non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungono gli obiettivi indicati;
- prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10 per cento dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi posti, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produca effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni. In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali dovrà consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 *bis*, comma 3;
- introdurre indicatori condivisi che monitorino il raggiungimento di tali obiettivi⁴⁵.

Un altro argomento da mettere in rilievo attiene al settore del trasporto ferroviario non regionalizzato e allo stato di attuazione delle procedure di trasferimento della proprietà delle società ex gestioni commissariali governative⁴⁶. Ad inizio 2012, come riferito in precedenza, risultavano ancora di proprietà del MIT le Ferrovie della Calabria S.r.l., le Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. e le Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici S.r.l..

Delle tre società di capitale sopra richiamate, Ferrovie della Calabria S.r.l. e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici S.r.l. versano in uno stato di grave difficoltà finanziaria, visibilmente sintetizzabile nella rilevante entità dei crediti non riscossi vantati dalle società nei confronti sia del Ministero che delle Regioni, che ne avrebbero dovuto acquisire la proprietà fin dal 1997. In particolare, Ferrovie della Calabria S.r.l. riporta in bilancio, al 31 dicembre 2011 (ultimo disponibile), crediti nei confronti della Regione Calabria per circa 80 milioni di euro,

⁴⁵ Gli indicatori sono i seguenti:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata," l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5 per cento del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi," l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del dPCM in argomento ai sensi dell'articolo 4 dello stesso decreto.

⁴⁶ Si ricorda che il decreto legislativo n. 422 del 1997 di conferimento alle regioni ed enti locali di funzioni e compiti in materia di TPL (*rectius* di servizi di TPL non di interesse nazionale) ha realizzato la riforma del trasporto in linea con il disegno di riorganizzazione della PA di valorizzazione del ruolo delle autonomie regionali e locali e di semplificazione amministrativa. L'articolo 8 del decreto prevedeva la delega alle regioni anche delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari di interesse locale non in concessione (ferrovie in gestione commissariale governativa di cui al art. 184 r.d. 1447 del 1912), delega che rinviava alla stipula tra il MIT e le singole regioni a statuto ordinario di appositi accordi di programma, poi resi efficaci con il dPCM 16 novembre 2000, che consentissero il subentro delle Regioni nelle esercizio delle funzioni. Tali accordi dovevano definire tra l'altro il trasferimento a titolo gratuito alle regioni dei beni degli impianti e delle infrastrutture delle ferrovie in ex gestione commissariale governativa. L'articolo 31 della legge 144/1999 al fine di accelerare il conferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari di interesse locale non in concessione a FS S.p.A. ha consentito alle aziende in regime di gestione commissariale governativa di costituire società di capitali.

mentre Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici S.r.l., vanta crediti nei confronti della Regione Puglia per circa 120 milioni di euro.

Il protrarsi della situazione di incertezza che si è creata a causa della mancata acquisizione da parte delle Regioni della proprietà sociale delle società, ha aggravato la criticità finanziaria delle due società con effetti diretti sul conto economico ma potenziali anche sulla stabilità sociale. Si rileva, al riguardo, che:

- Ferrovie della Calabria S.r.l. e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici hanno rispettivamente un organico di circa 900 e 1500 unità;
- l'eventuale irregolarità o blocco dei servizi esercitati dalle stesse provocherebbe gravi disagi al sistema di trasporto (Ferrovie della Calabria S.r.l. gestisce circa il 40 per cento del complesso dei servizi di T.P.L. e ferroviari regionali della regione Calabria);
- lo stato di difficoltà finanziaria delle due società può avere riflessi negativi, inoltre, per il relativo indotto, in termini di commesse correnti che potrebbero venire meno.

In considerazione di tale situazione, l'articolo 16 del DL n. 83/2012, convertito con la legge n. 134/2012, al fine di incentivare le Regioni competenti ad acquisire la proprietà sociale delle aziende in parola nonché di garantire gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione delle stesse, ha autorizzato la spesa di 40 milioni di euro, a condizione che fossero sottoscritti con le regioni interessate i relativi accordi per il trasferimento della proprietà entro il 31 dicembre 2012. Inoltre, il provvedimento legislativo consente alle Regioni interessate, una volta attuato il trasferimento della proprietà sociale, di regolare le partite debitorie con le società di cui trattasi, utilizzando, entro il limite di 100 milioni di euro per ciascuna Regione, le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ad esse assegnate. L'attività successivamente avviata si è conclusa con esito positivo per quanto attiene al trasferimento della proprietà sociale di Ferrovie della Calabria S.r.l., per la quale era già in corso un piano di efficientamento e razionalizzazione che ha ridotto il fabbisogno di esercizio in due anni di 12 milioni di euro (fabbisogno 2010: 65 milioni di euro - fabbisogno 2012: 53 milioni di euro). In data 8 novembre 2012 è stato stipulato un accordo di programma tra il Ministero e la Regione Calabria, e in data 21 dicembre 2012, in Roma, la proprietà sociale è stata acquisita, in forza di atto notarile, dalla stessa Regione⁴⁷.

Al contrario, non si è conclusa positivamente la procedura di trasferimento di Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilisti in quanto la regione Puglia, manifestando perplessità sulla situazione finanziaria della stessa azienda, si è nuovamente rifiutata di acquisirne la proprietà sociale⁴⁸. Per tale ultima società permangono, quindi, i rischi conseguenti ad una situazione creditoria/debitoria dall'esito incerto.

⁴⁷ A seguito del trasferimento, la società ha potuto regolarizzare le proprie attività ordinarie e contestualmente attivare con i propri creditori le procedure per la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito, ai sensi degli articoli 182 bis e ter della legge fallimentare. Tale piano è diretto sostanzialmente a predisporre un programma dei pagamenti che esclude il riconoscimento di interessi e prevede contestualmente il pagamento della quota capitale con le seguenti modalità: il 25 per cento immediatamente; il 15 per cento entro giugno 2013; il saldo al momento in cui la Regione erogherà alla società le risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo dedicate alla copertura dei debiti e comunque non oltre 18 mesi dal dicembre 2012. Inoltre, come previsto dall'accordo dell'8 novembre 2012, al fine di procedere ad un definitivo risanamento finanziario:

- la società affiderà, mediante procedura concorsuale, a soggetti esperti in ristrutturazioni aziendali, la predisposizione di un piano di impresa che migliori gli effetti dell'efficientamento e della razionalizzazione già prodottisi nell'ultimo biennio;

- la regione, nel suo nuovo ruolo di socio unico, conferirà alla società tutti i beni del "patrimonio disponibile" trasferite dallo Stato ai sensi dell'articolo 8 del d.lgs. n. 422/97.

⁴⁸ In particolare, in applicazione dell'articolo 16, comma 4 del DL n. 83/2012, la Regione Puglia è stata sollecitata dal Ministero affinché procedesse all'acquisizione della proprietà della Società di cui trattasi. L'ente regionale, nel ritenere possibile tale trasferimento, previa definizione bonaria del contenzioso in corso avente ad oggetto il riconoscimento dei rilevanti crediti (gran parte dei quali anche nei confronti dello stesso Ministero) vantati dalla stessa Società a titolo di corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario, ha reputato necessario procedere preliminarmente ad una "due diligence" per effettuare una dettagliata ricognizione delle situazioni debitorie e creditorie della società. La Regione ha lamentato più volte uno scarso atteggiamento collaborativo delle strutture societarie nel fornire la documentazione aziendale necessaria per completare l'attività ricognitiva. La società ha replicato ai rilievi regionali evidenziando, tra l'altro, che alcuni dati richiesti possono pregiudicare l'esito del contenzioso pendente innanzi al Consiglio di Stato contro lo stesso ente territoriale nonché

Programma 9. “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per acque interne”

Il programma si articola in otto obiettivi operativi⁴⁹ ed ha una spesa prevalentemente di trasferimento. Gli stanziamenti del programma si ripartiscono in maniera quasi equivalente tra spesa corrente (47,3 per cento del totale stanziamenti del programma) e spesa in conto capitale (52,7 per cento). Del totale della spesa della missione, il programma rappresenta il 47 per cento, e già questo dà la misura dell’impegno finanziario che il programma involge.

Qui si tratteranno solo gli aspetti più rilevanti, con un approfondimento riservato alle Autorità portuali.

Nell’ambito dell’amministrazione del demanio marittimo, di rilievo è stata l’attività di conferimento di funzioni alle Regioni in materia di porti, che si è concretizzata nel Protocollo d’intesa del 2012 con la Regione Friuli Venezia Giulia per la ripartizione delle competenze nel porto di Monfalcone.

Cruciale è rimasta la questione relativa ai supposti aiuti di Stato sottostanti le avvenute privatizzazioni delle Società Tirrenia, Siremar e Toremar.

Forte stimolo è stato dato all’attività finalizzata ad assicurare la continuità territoriale. Nel corso dell’anno 2012 è stato firmato il contratto di servizio tra la Regione Toscana e la società Moby S.p.A. aggiudicataria della cessione del 100 per cento del pacchetto azionario della società di navigazione marittima regionale toscana To.re.mar. Nel luglio 2012 è stata stipulata la convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società C.I.N. (Compagnia Italiana Navigazione), soggetto aggiudicatario della procedura di gara per l’esercizio dei collegamenti marittimi con isole maggiori e minori nazionali, precedentemente eserciti dal gruppo Tirrenia. Tale convenzione avrà la durata di otto anni e prevede un corrispettivo di euro 72.685.642 per ciascuno degli anni di esercizio. Sempre nel luglio 2012 è stata stipulata la convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Compagnia delle Isole, soggetto aggiudicatario della procedura di gara per l’esercizio dei collegamenti marittimi fra la Sicilia e le isole minori siciliane precedentemente esercitati dalla società Siremar. Tale convenzione avrà la durata di dodici anni e prevede un corrispettivo di euro 55.694.895 per ciascuno degli anni di esercizio.

Successivamente ha avuto inizio, congiuntamente con il Ministero dell’economia e delle finanze, l’attività di vigilanza che ha visto, a novembre 2012, la costituzione del Comitato di Vigilanza interministeriale con il Ministero dell’economia e delle finanze.

I contributi versati a favore delle società di navigazione sono allocati sui capp. 1960 (contributo di sovvenzione alle società di navigazione), 1860 (contributi per la promozione del cabotaggio) e 1624 (missioni di servizio). Sul cap. 1960 sono stati impegnati 185 milioni e pagati 167, sul cap. 1860 sono stati impegnati 18 mila euro e pagati 10 mila euro, e sul cap. 1624 sono stati impegnati 19 mila euro e pagati 17,6 mila euro.

Con specifico riguardo al settore portuale, le iniziative intraprese da parte dell’Amministrazione si sono concentrate sul nuovo assetto strategico dato all’offerta portuale,

l’eventuale definizione bonaria dello stesso. Definizione bonaria che l’Avvocatura dello Stato, di cui il MIT ha chiesto l’intervento, prescindendo dalla non condivisione del mandato conferito alla Regione per la “*due diligence*”, ha espressamente escluso. I termini procedurali sanciti dal più volte richiamato articolo 16 comma 4 sono, pertanto, giunti a scadenza senza che gli elementi ritenuti necessari dalla regione per stipulare il prescritto accordo si siano sostanziati.

⁴⁹ Monitorare aggiornare la normativa in materia di sicurezza del lavoro e formazione del personale marittimo, in materia di navigazione marittima per vie d’acqua interne; promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità e continuità del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne; dare impulso alle attività di vigilanza alle linee di collegamento marittimo e nel settore della nautica da diporto e ottimizzare le procedure che disciplinano il settore; ottimizzare le procedure per il rilascio di atti autorizzativi alle imprese armatoriali; proseguire la programmazione degli interventi di manutenzione e sviluppo dei porti; proseguire la vigilanza sulla gestione amministrativa e contabile delle Autorità Portuali ed il monitoraggio dei finanziamenti statali; proseguire il monitoraggio sul rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro portuale; sviluppare e gestire il sistema informativo del demanio marittimo (SID).

che viene riconosciuto con l'individuazione dei nodi aventi rilevanza all'interno del "Master Plan euro mediterraneo", con la definizione di un quadro di interventi che consenta un'organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale, con l'identificazione delle priorità, dei tempi e delle risorse necessarie, nonché delle possibili forme di copertura finanziaria. Nell'ottica della modernizzazione dei collegamenti infrastrutturali, anche con riferimento alle nuove politiche europee per il trasporto merci e passeggeri, sono stati individuati, quali obiettivi strategici ritenuti fattori di crescita, l'accessibilità ferroviaria e viaria per una maggiore interconnessione dei sistemi di trasporto all'interno dei porti, l'adeguamento di banchine e fondali in prospettiva anche di futuri investimenti infrastrutturali (anche mediante ricorso a capitali privati), la riduzione dello squilibrio modale nei confronti della gomma a vantaggio di un sistema combinato che privilegi ed incentivi le cosiddette "autostrade del mare".

I porti sono beni demaniali e la loro gestione (nel rilascio ad esempio delle concessioni demaniali di cui all'articolo 18 della legge di riordino delle autorità portuali n. 84 del 1994⁵⁰) spetta alle Autorità portuali, alle cui caratteristiche e problematiche è riservato il seguente focus.

Le Autorità portuali

La natura giuridica delle Autorità portuali è quella di enti pubblici non economici (legge n. 296/2006, art. 1, comma 993) con personalità di diritto pubblico (legge n. 84/1994).

Godono di autonomia amministrativa e organizzativa nonché di bilancio e finanziaria e sono inserite nel conto economico consolidato delle P.A. Le Autorità svolgono principalmente i seguenti compiti:

indirizzo, programmazione e coordinamento, controllo e promozione delle attività commerciali e industriali che si svolgono in porto;

manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree comuni nell'ambito portuale;

amministrazione delle aree e banchine portuali nel senso che spetta alle autorità assegnare in concessione porzioni di territorio portuale ad imprese private esercenti attività commerciali e industriali (terminal) dietro il pagamento di un canone così come rilasciare autorizzazioni ad altre imprese per svolgere varie attività portuali.

In forza della loro qualificazione istituzionale e dell'assoggettamento alla vigilanza di un'Amministrazione Centrale, le Autorità sono state destinatarie delle norme di contenimento della spesa di cui al DL n. 78/2010 e delle disposizioni dirette alle unità inserite nel conto consolidato di cui al DL n. 95/2012. Non altrettanto pacifica è risultata l'applicazione delle disposizioni che prevedono la riduzione delle dotazioni organiche del personale delle pubbliche amministrazioni (art. 2 del DL n. 95/2012). E ciò, tenuto conto delle peculiarità che caratterizzano il rapporto di lavoro del personale dipendente dalle Autorità. La legge n. 84/1994 prevede, infatti, che al rapporto di lavoro del personale dipendente non si applichino le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975 n. 70 e al decreto legislativo 31 marzo 2001, n. 165, trattandosi di rapporto di lavoro di diritto privato, disciplinato dalle disposizioni del codice civile e dalle leggi sul rapporto di lavoro subordinato nell'impresa (articolo 10, comma 6 della legge n. 84/94), e regolato da specifici C.C.N.L. Tali contratti sono stipulati dall'associazione rappresentativa delle Autorità portuali (Assoporti) per la parte datoriale e dalle OO.SS. nazionali maggiormente rappresentative del personale di detti Enti per la parte sindacale. La specificità si evidenzia anche per aspetti che riguardano l'instaurazione e la gestione del rapporto di lavoro, essendo prevista, ad esempio, nei contratti individuali la possibilità di risolvere il rapporto di lavoro in

⁵⁰ Art. 18: "L'Autorità portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima, danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurate all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;
b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare".

attuazione della legge n. 604/66 e successive modificazioni.

Sulla questione relativa all'applicazione delle norme di riduzione dell'organico, l'Amministrazione ha formulato specifico quesito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica, il quale, anche in relazione alla terminologia utilizzata nel DL n. 95/2012 per individuare le dotazioni organiche delle categorie di personale interessato, ha ritenuto che, in base al quadro normativo di riferimento e tenuto conto delle modalità di finanziamento delle Autorità portuali nonché della natura privatistica del rapporto di lavoro dei dipendenti delle stesse, detti enti, pur rientrando tra gli enti pubblici non economici, non siano direttamente destinatari dell'articolo 2 del DL n. 95/2012, che viene ad assumere il contenuto di norma di indirizzo in coerenza con le disposizioni generali di riduzione e contenimento della spesa introdotte dalla normativa stessa⁵¹.

Al contrario, la diversa (ma affine) questione relativa all'applicazione dell'art. 9 commi 1 e 2 del DL n. 78/2010, che prevede limitazioni e riduzioni dei trattamenti economici del personale dipendente delle PPAA inserite nel conto economico consolidato per il triennio 2011-2013, è stata oggetto di ricorso promosso dall'Autorità portuale di Napoli presso il TAR Lazio e risolta in senso favorevole all'applicazione della norma perché prescinde dalla peculiarità del rapporto di lavoro dei dipendenti delle autorità.

Da tale contesto sembra, di fatto, non così condivisa la connotazione giuridica rivestita dalle Autorità portuali, anche tenendo conto che orientamenti pregressi della giurisprudenza del Consiglio di Stato⁵² e delle Sezioni unite della Cassazione⁵³, che riportavano le Autorità nell'alveo degli enti pubblici economici, non appaiono in linea con un recente orientamento del Consiglio di Stato⁵⁴, che fa leva, più che sui profili attinenti alla disciplina privatistica del personale dipendente, su quelli funzionali. E, perciò, sarebbe l'esercizio di funzioni di tipo pubblicistico a caratterizzare l'attività in capo alle Autorità, pur se lo stesso Consiglio di Stato non ritiene tale dato sufficiente a svuotare di rilievo l'art. 6 comma 2 della legge 84, in forza del quale al personale delle Autorità portuali non si applicano le disposizioni di cui alla legge n. 70 del 1975 (ossia la disciplina di carattere generale dettata per gli enti pubblici non economici) né esso può essere obliterato per ricondurre l'Autorità nell'ambito degli enti pubblici economici. E' un contesto che il Consiglio di Stato ritiene contraddistinto "dal cumulo entro l'assetto ordinamentale dell'autorità portuale di poteri pubblicistici e di elementi indicatori propri dell'ente pubblico economico".

La questione non appare risolta dal DDL di riordino della disciplina in tema di porti della scorsa legislatura, secondo cui "l'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale"⁵⁵.

Ma, anche a prescindere dalla qualificazione giuridica delle Autorità, è necessario che venga definitivamente e univocamente chiarito se avere ricompreso le Autorità stesse nel perimetro delle amministrazioni inserite nel conto consolidato delle PPAA sia elemento sufficiente a ritenerle destinatarie di tutte le norme pubblicistiche di contenimento della spesa⁵⁶.

Anche i profili dell'indirizzo e della vigilanza esercitata dal MIT, non particolarmente incisivi (articolo 12 della legge vigente), evidenziano aspetti problematici e migliorabili. L'azione ministeriale potrebbe risultare, infatti, più marcata se a livello normativo, anche in risposta a ripetute sollecitazioni esercitate dalle stesse Autorità, si desse impulso all'adozione di puntuali orientamenti di carattere strategico. In questa direzione è sembrato essere orientato il succitato DDL di riordino della disciplina in tema di porti, discusso durante la scorsa legislatura. Il testo prevede che la vigilanza trovi esito in una relazione del MIT al Parlamento dove vengono indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito del piano operativo triennale nonché il volume annuo dei traffici effettuati. Inoltre le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del MIT di concerto MEF secondo le procedure di cui al d.P.R. 439/1998.

Tra i punti di novità della riforma: si distinguono i compiti tra autorità portuale e autorità marittima; si dà una nuova classificazione dei porti, una nuova definizione ed una nuova disciplina del piano regolatore portuale⁵⁷; si prevede che ai fini dell'istituzione delle autorità portuali si tenga conto anche della presenza di

⁵¹ Su tali specifiche problematiche sono affrontate nelle delibere della Sezione di controllo Enti. Vedasi, in particolare la delibera 17/2012 sull'Autorità portuale di Genova.

⁵² Consiglio di Stato, Sez. II, parere 2361/2008.

⁵³ Sentenze n. 12232 d.d. 3 luglio 2004 e n. 13729 d.d. 14 ottobre 2000.

⁵⁴ Ordinanza Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (sezione quarta), n. 2492, 8 maggio 2013.

⁵⁵ AC 5453 "Riforma della legislazione in materia portuale", articolo 6, comma 2. Il 3 aprile 2013 è stato ripresentato il DDL di riforma, dopo che il testo precedente era giunto, dopo l'approvazione alla Camera, al Senato che l'aveva a sua volta approvato il 12 settembre 2012.

⁵⁶ Spesa che, almeno per quanto riguarda il personale, non appare affatto contenuta, visto che nel triennio 2009/2011 risulta complessivamente aumentata del 9,50 per cento, arrivando a superare i 105 milioni (si veda, al riguardo, il riferimento contenuto nel paragrafo dedicato agli enti vigilati dal MIT).

⁵⁷ Si fa specifico riferimento tra i contenuti del piano, alla disciplina delle attività commerciali, di servizio passeggeri (inclusa l'attività crocieristica) industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto, di cui all'articolo 4, comma 7. Inoltre la nuova disciplina prevede la sola approvazione da parte delle autorità portuale e non più quella delle autorità marittime nei porti in cui l'autorità portuale non è presente.

collegamenti ai corridoi trans-europei di trasporto e delle connessioni logistiche destinate all'inter-modalità e viene riconosciuta una nuova configurazione del ruolo ricoperto dal Presidente dell'Autorità portuale.

Tra le disposizioni che hanno inteso affermare il ruolo strategico delle autorità portuali, non solo privilegiando quelle i cui ambiti territoriali e di traffico merci/passeggeri risultano di gran lunga superiore ma anche quelle di minore rilievo strutturale, va considerata quella posta dalla legge n.296 del 2006 (legge finanziaria 2007), all'art. 1, comma 983, che ha introdotto un Fondo perequativo da ripartire tra le Autorità, secondo criteri fissati annualmente dal MIT⁵⁸. In attuazione di questa disposizione è stato istituito il capitolo 7631, con una dotazione nel 2012 di poco più di 49 milioni, interamente distribuiti.

Ulteriore profilo problematico, di cui da tempo si dibatte, è rappresentato dal riconoscimento di autonomia finanziaria alle Autorità portuali. Al riguardo, oltre alle risorse già riconosciute dalla legge istitutiva, con la legge finanziaria del 2007 è stata prevista l'attribuzione del gettito della tassa erariale e del gettito della tassa di ancoraggio, oltre alla revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi⁵⁹.

Il riconoscimento dell'autonomia finanziaria in capo alle autorità è stato recentemente riproposto nell'articolo 14 del DL n. 83/2012. L'art. 14 del DL n. 83/2012 ha istituito un "Fondo per interventi infrastrutturali nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti" alimentato su base annua, entro il limite di 70 milioni di euro annui⁶⁰, attraverso l'uno per cento del gettito dell'IVA relativa all'importazione di merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto.

E' utile evidenziare che l'amministrazione rileva come la norma appaia inadeguata rispetto alle esigenze di infrastrutturazione dei porti nazionali, se rapportata al dato riferito agli anni 2000-2006 relativo ai programmi ordinari e straordinari per il finanziamento delle opere marittime, per i quali sono stati mediamente stanziati circa 400 milioni di euro annui⁶¹.

4.2. Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"

La missione risulta articolata in quattro programmi⁶² che abbracciano tutti gli interventi a carattere infrastrutturale nei vari settori. I programmi 5 e 10 sono di competenza del Dipartimento Infrastrutture e del Dipartimento Trasporti, il programma 9 è di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il programma 11 del solo Dipartimento dei Trasporti.

Si sostituisce l'attuale previsione normativa recata dal testo vigente del comma 4, che assoggetta i PRP alla sola Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), con quella che prevede l'assoggettamento del PRP alla Valutazione ambientale strategica VAS secondo una speciale procedura.

⁵⁸ Il comma così recita: È istituito presso il Ministero dei trasporti un Fondo perequativo dell'ammontare di 50 milioni di euro per l'anno 2007, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009, di 23 milioni di euro per l'anno 2010 e di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le autorità portuali secondo criteri fissati a decreto del Ministro dei trasporti, al quale compete altresì il potere di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali. A decorrere dall'anno 2007 sono conseguentemente soppressi gli stanziamenti destinati alle autorità portuali per manutenzioni dei porti.

⁵⁹ In forza di tale previsione, è stato emanato il d.P.R. n. 107/28 maggio 2009 "Regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi", secondo cui la tassa e la sovrattassa di ancoraggio dovute dalle navi che compiono operazioni commerciali in porto rada spiaggia dello Stato sono state accorpate in un'unica tassa denominata tassa di ancoraggio mentre la tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate sono state accorpate in un unico tributo denominata tassa portuale.

⁶⁰ La relazione tecnica al ddl di conversione riferita al testo originario del provvedimento, proiettando gli ultimi dati forniti dall'Agenzia delle dogane relativi al gettito IVA ed accise per operazioni nei porti e negli interporti sulle stime di crescita del Pil per gli anni 2012 e seguenti, stimava l'importo della compartecipazione dell'1 per cento dell'IVA riscossa intorno ai 69,5 milioni di euro, mentre la compartecipazione dell'1 per cento delle accise riscosse intorno ai 0,5 milioni di euro, per un totale corrispondente appunto a circa 70 milioni di euro.

⁶¹ Va, al riguardo, ricordata l'attività di revoca di risorse improduttive che ha, tra l'altro, riguardato le Autorità portuali, ai sensi del l'art.2, comma 2-novies e ss., del DL 225/2011, successivamente integrato dall'art.15, comma 1, del DL 83/2012.

⁶² Il programma 8 - Opere pubbliche e Infrastrutture -, affidato al MEF, è stato eliminato nel 2012.

Tavola 12

IMPEGNI TOTALI (RGS)

(in migliaia)

	Programma	5.Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	9.Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	10.Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	11.Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Totale Missione
Categoria di Spesa						
01	REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	7.018,12	5.193,55	73.971,71	2.702,68	88.886,06
02	CONSUMI INTERMEDI	4.127,38	1.554,58	7.721,29	205,77	13.609,02
03	IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	420,38	340,62	4.858,73	174,78	5.794,51
12	ALTRE USCITE CORRENTI	1,02	0,00	2.181,78	55,95	2.238,75
	SPESE CORRENTI	11.566,91	7.088,75	88.733,51	3.139,17	110.528,34
21	INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTI DI TERRENI	32.236,56	13,31	939.691,08	11,11	971.952,06
	TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE	17.123,02	0,00	2.021.987,08	1.192.371,39	3.231.481,48
	SPESE IN CONTO CAPITALE	49.359,58	13,31	2.961.678,16	1.192.382,50	4.203.433,54
	SPESE COMPLESSIVE	60.926,49	7.102,06	3.050.411,66	1.195.521,67	4.313.961,89

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Tavola 13

PAGATO TOTALE

(in migliaia)

	Programma	5.Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	9.Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	10.Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	11.Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Totale Missione
	REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	7.058,57	5.256,29	75.280,00	2.730,02	90.324,89
	CONSUMI INTERMEDI	7.388,99	1.356,92	7.095,21	188,23	16.029,36
	IMPOSTE PAGATE SULLA PRODUZIONE	484,25	345,66	4.930,00	176,14	5.936,04
	ALTRE USCITE CORRENTI	1,02	0,00	2.123,05	55,95	2.180,02
	SPESE CORRENTI	14.932,84	6.958,88	89.428,26	3.150,34	114.470,31
	INVESTIMENTI FISSI LORDI E ACQUISTI DI TERRENI	36.712,82	21,98	803.226,18	10,16	839.971,15
	TRASFERIMENTI IN C/CAPITALE	19.337,37	0,00	1.754.653,72	1.244.497,56	3.018.488,65
	SPESE IN C/CAPITALE	56.050,20	21,98	2.557.879,90	1.244.507,72	3.858.459,80
	SPESE COMPLESSIVE	70.983,03	6.980,86	2.647.308,16	1.247.658,06	3.972.930,11

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera missione ammontano a 3,8 miliardi (46,1 per cento sugli stanziamenti totali), gli impegni totali a 4,3 milioni (53,5 per cento sul totale degli impegni) mentre i pagamenti sono pari a 3,9 miliardi (50 per cento del totale). Il 97 per cento della spesa della missione è in conto capitale, costituita da trasferimenti (74 per cento del totale della missione in termini di impegni totali) e da investimenti fissi (23 per cento del totale missione). La spesa corrente è soprattutto rappresentata da redditi da lavoro dipendente, oltre che da una piccola parte di consumi intermedi.

Nella successiva esposizione verrà analizzato in particolare il programma 10 per l'importanza strategica che riveste, soprattutto nel contesto programmatico dell'Unione europea nel quale è inserito, come si evince anche dagli indirizzi dati dal Parlamento e dal Governo⁶³.

⁶³ Non può, comunque, prescindere da qualche significativo cenno al programma 11 "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali". Nel 2012 è stato approvato l'aggiornamento del Contratto di programma 2010-2012 con il