

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Il 66 per cento (pari a 8,8 miliardi) degli stanziamenti iniziali di competenza, pari a 13,3 miliardi, è stato assegnato agli obiettivi strategici, mentre il 34 per cento (4,5 miliardi) agli obiettivi operativi. Questi ultimi non sempre sono legati ad obiettivi strategici, potendo anche solo genericamente attenersi ad aree di intervento dell'azione ministeriale, trattandosi spesso di contributi o trasferimenti.

Da un punto di vista finanziario, l'82,2 per cento degli stanziamenti assegnati attiene alla priorità politica 3 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti" (dovuto in gran parte per le risorse destinate al potenziamento e risanamento del TPL), l'8,8 per cento è stato assegnato alla priorità politica 1 "Sicurezza" e alla 2 "Sviluppo delle infrastrutture".

Il 2015 è stato l'anno in cui si sono consolidati gli effetti derivanti dal riassetto organizzativo di uffici e strutture disposto dal dPCM dell'11 febbraio 2014, n. 72, di riorganizzazione generale del Ministero<sup>7</sup> e dal d.m. del 4 agosto 2014, n. 346, di rimodulazione degli uffici e dei compiti degli uffici dirigenziali di II livello, ed in cui è intervenuto il cambio del vertice politico e degli apparati funzionali ad esso strettamente connessi. La direttiva generale per il 2015 è stata comunque mantenuta dal nuovo vertice politico (titolare dal 2 aprile 2015) e immutate sono rimaste le aree di intervento.

La principale novità, che ha caratterizzato l'esercizio 2015 sotto il profilo organizzativo, è stata la soppressione, ex d.m. del 9 giugno 2015, n. 194, della Struttura tecnica di missione prevista dall'art. 163, comma 3, del vecchio codice degli appalti, con la conseguente istituzione della nuova Struttura tecnica di missione per "l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di alta sorveglianza", ed il contestuale trasferimento alle competenti strutture amministrative di settore dei compiti di natura gestionale appartenenti alla vecchia Struttura. In esito a ciò, la competenza infrastrutturale ferroviaria è passata dal Dipartimento per le infrastrutture a quello per i trasporti, con conseguente rideterminazione della missione 13 e di alcuni programmi delle missioni 13 e 14<sup>8</sup>.

## 2. Analisi finanziarie e contabili

### 2.1. Le risorse finanziarie assegnate

Sul piano delle dotazioni finanziarie, le risorse allocate nello stato di previsione del MIT non divergono in maniera significativa rispetto ai flussi registrati nell'esercizio 2014. Gli stanziamenti di competenza iniziali del dicastero ammontano a 13,3 miliardi (quelli di cassa 13,4 miliardi), assestati definitivamente a 13,9 miliardi (14,3 miliardi stanziamenti definitivi di cassa) a seguito di variazioni per 619,6 milioni (di cui 572 milioni per reiscrizioni) verificatesi in corso di gestione, prevalentemente nella spesa in conto capitale. Lo scostamento percentuale tra stanziamenti definitivi e iniziali è stato pari al 4,7 per cento, ed ha riguardato in particolare le spese in conto capitale, che hanno subito variazioni per il 9,7 per cento.

<sup>7</sup> La struttura organizzativa del Ministero si compone, a livello centrale, del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, e del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, mentre, a livello periferico, di sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e di quattro Direzioni generali territoriali. Per effetto del dPCM dell'11 febbraio 2014 di riorganizzazione ministeriale i due Dipartimenti hanno variato denominazione, rispetto alla precedente riorganizzazione, per la differente articolazione di taluni uffici: quello dei Trasporti ha acquisito anche la denominazione degli affari generali e il personale e quello delle infrastrutture quello dei sistemi informativi e statistici. La dotazione organica prevede 234 unità dirigenziali (di cui 39 di I<sup>a</sup> fascia) con 202 unità in servizio, e 7.994 unità non dirigenziali con 7.524 unità in servizio. A tale personale, va aggiunto quello del Corpo delle Capitanerie di Porto, funzionalmente e finanziariamente dipendente dal MIT per gli aspetti connessi con le competenze del MIT nel settore marittimo, la cui dotazione organica è di 1.024 unità (1.415 unità in servizio), presso gli uffici centrali, e 9.206 unità (9.530 unità in servizio) presso gli uffici periferici.

<sup>8</sup> La missione 13 Diritto alla mobilità è stata rideterminata in "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" e nell'ambito di questa missione il programma 5 "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" è stato rideterminato nel 2015 in "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario". Nell'ambito della missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" (che mantiene nel 2105 la stessa denominazione) il programma 11 "Sistemi stradali autostradali ferroviari e intermodali" diventa "Sistemi stradali autostradali intermodali". Sulle ricadute contabili si rimanda alla parte del capitolo relativa all'analisi delle missioni e dei programmi del bilancio del Ministero.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

Le spese correnti ammontano a 7,1 miliardi (50,8 per cento delle risorse complessive), con un indice di copertura degli stanziamenti di cassa su quelli di competenza pari all'unità; le spese in conto capitale ammontano a 6,8 miliardi (49,2 per cento delle risorse complessive), con un indice superiore all'unità. L'incidenza degli stanziamenti in conto capitale sul totale presenta un incremento nel triennio.

TAVOLA I

STANZIAMENTI DI COMPETENZA PER TITOLO DI SPESA  
ESERCIZI 2013-2014-2015

(in milioni)

TITOLO	Esercizio	Iniziali	Variazioni	Di cui reiscrizioni	Definitivi	Variazioni su anno precedente	Composizione definitivi %
TITOLO I Spese correnti	2013	6.856,07	439,60	75,07	7.295,67	4.683,59	52,82
	2014	7.241,07	-158,85	4,84	7.082,23	-213,44	51,44
	2015	7.031,36	18,44	41,72	7.049,79	-32,43	50,79
TITOLO II Spese in conto capitale	2013	5.451,52	1.064,01	762,93	6.515,52	772,58	47,18
	2014	5.954,41	731,34	663,54	6.685,75	170,23	48,56
	2015	6.229,07	601,14	530,32	6.830,21	144,46	49,21
TOTALE	2013	12.307,58	1.503,61	838,00	13.811,19	5.456,17	100,00
	2014	13.195,48	572,50	668,38	13.767,98	-43,21	100,00
	2015	13.260,43	619,58	572,04	13.880,01	112,03	100,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

La tavola che segue riporta, secondo le voci della classificazione economica, i dati contabili di spesa riferiti all'Amministrazione, nel triennio, con esplicita indicazione dei valori riferiti al fondo TPL.

Isolando dalla spesa corrente le risorse destinate al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario (fondo TPL da ripartire tra le Regioni, previsto nel bilancio del MIT dal 2013), emerge il dato che rappresenta l'elemento caratterizzante del MIT, cioè l'accantonamento di risorse di parte capitale. Il fondo destinato al trasporto pubblico locale (TPL), nel bilancio MIT dal 2013, è, infatti, la più consistente voce di spesa per trasferimenti correnti, rappresentando il 35,5 per cento (4,9 miliardi) delle risorse del dicastero. Anche nelle spese in conto capitale la componente per trasferimenti è molto elevata (5,7 miliardi, pari al 41,1 per cento del totale) a fronte di investimenti fissi lordi, cioè di spesa per investimenti diretti di 1,1 miliardi, pari all'8,1 per cento del totale.

Le variazioni di bilancio hanno riguardato principalmente le spese in conto capitale: la maggiore variazione, in termini percentuali, si rinviene sulle risorse per investimenti fissi lordi, che rispetto allo stanziamento iniziale aumentano del 72,8 per cento (474,3 milioni).

*Tale forte incremento è dovuto in parte a variazioni per reiscrizioni di residui perenti<sup>9</sup> per 153 milioni ed in parte a variazioni di risorse intervenute sui seguenti capitoli: 7471 "somme destinate alle infrastrutture carcerarie", il cui finanziamento di circa 141 milioni è stato*

<sup>9</sup> Le variazioni per reiscrizioni (153 milioni) della categoria investimenti fissi più rilevanti hanno riguardato i capitoli: 7261 "Interventi relativi al Programma triennale opere marittime" per 20,5 milioni; 7334 "Piano nazionale sicurezza stradale" per 11,2 milioni; 7384 "Programma prevenzione vulnerabilità edifici scolastici per 24,7 milioni; 7440 "Fondo attuazione edilizia abitativa" per 31,4 milioni; 7546 "Infrastruttura nel settore idrico" per 28,4 milioni.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

portato con una variazione di 246,21 milioni a 387 milioni<sup>10</sup>; 7341 "spese per immobili statali, demaniali o privati ad uso pubblico" per 35 milioni.

TAVOLA 2  
STANZIAMENTI DI COMPETENZA VARIAZIONI RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE PER CATEGORIA  
ECONOMICA ESERCIZI 2013-2014-2015

(in milioni)

Classificazione economica	Variazioni iniziali/definitivi			Stanzamenti definitivi			Variazioni anno precedente			Composizione %		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Redditi di lavoro dipendente	58,14	12,94	27,45	965,03	938,69	931,73	-29,62	-26,34	-6,96	6,99	6,82	6,71
di cui imposte pagate sulla produzione	3,34	1,36	1,42	56,80	56,10	54,22	-0,60	-0,70	-1,89	0,41	0,41	0,39
Consumi intermedi	128,40	86,54	88,62	251,47	251,88	267,13	-131,18	0,41	15,25	1,82	1,83	1,92
Trasferimenti di parte corrente	247,46	-246,41	-73,50	6.017,18	5.851,73	5.813,47	4.800,92	-165,45	-38,26	43,57	42,50	41,88
di cui alle Amministrazioni pubbliche	49,83	52,42	80,76	5.287,50	5.290,41	5.345,16	4.602,97	2,92	54,75	38,28	38,43	38,51
di cui Fondo TPL cap. 1315	0,00	0,00	0,00	4.929,25	4.918,62	4.925,25	4.929,25	-10,63	6,63	35,69	35,73	35,48
Altre uscite correnti di cui interessi passivi	5,59	-11,92	-24,14	61,99	39,93	37,47	43,48	-22,06	-2,47	0,45	0,29	0,27
SPESE CORRENTI	439,60	-158,85	18,44	7.295,67	7.082,23	7.049,79	4.683,59	-213,44	-32,43	52,82	51,44	50,79
Investimenti fissi lordi	495,55	156,08	474,28	1.362,12	972,16	1.125,43	667,90	-389,96	153,27	9,86	7,06	8,11
Trasferimenti in c/capitale di cui alle Amministrazioni pubbliche	568,46	575,27	126,86	5.153,40	5.713,59	5.704,78	104,68	560,19	-8,81	37,31	41,50	41,10
SPESE IN CONTO CAPITALE	1.064,01	731,34	601,14	6.515,52	6.685,75	6.830,21	772,58	170,23	144,46	47,18	48,56	49,21
SPESE FINALI	1.503,61	572,50	619,58	13.811,19	13.767,98	13.880,01	5.456,17	-43,21	112,03	100,00	100,00	100,00
SPESE COMPLESSIVE	1.503,61	572,50	619,58	13.811,19	13.767,98	13.880,01	5.456,17	-43,21	112,03	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

La voce economica relativa ai trasferimenti di parte capitale, pur con un lieve incremento netto del 2,3 per cento, registra al suo interno un rilevante incremento nei trasferimenti alle Amministrazioni pubbliche pari a 458 milioni (di cui reiscrizioni 170,9 milioni<sup>11</sup>) che ha portato le risorse di competenza a oltre 1,5 miliardi.

<sup>10</sup> Con l'art. 6-bis del DL n. 92 del 2014 è cessata l'attività del Commissario straordinario del Governo per le infrastrutture carcerarie e il Ministero è subentrato all'ufficio commissariale ed opera di concerto altresì con il Ministero della giustizia. Con il decreto interministeriale Giustizia-MIT del 10 ottobre 2014 per la continuità delle attività delle rispettive competenze istituzionali, sono stati individuati gli interventi da realizzarsi finanziati mediante l'utilizzo delle risorse riversate dalla contabilità speciale intestata al Commissario ai capitoli di spesa di competenza. Per gli interventi di competenza del MIT, individuati dall'allegato al decreto interministeriale sopracitato, è stato previsto un costo superiore a 442 milioni. Le risorse riversate dalla contabilità speciale del Commissario di competenza del Ministero delle infrastrutture risultano essere oltre 403 milioni. Dette risorse sono state assegnate ai Provveditorati interregionali alle OOPP competenti per territorio per l'esecuzione del programma di spesa "Politiche abitative, urbane e territoriali" comprensivo di 31 interventi.

<sup>11</sup> Le variazioni derivanti da reiscrizioni (pari a 170,9 milioni) della categoria XXII "Trasferimenti in conto capitale AAP" hanno riguardato in particolare, i capitoli: 7274 "ampliamento infrastrutturale porti" per 28,8 milioni; 7438 "Programma innovativo denominato "Contratti di quartiere II" per 32,79 milioni; 7740 "somme da trasferire all'ente nazionale per l'aviazione civile" per 32,08 milioni.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

*Tra le variazioni più rilevanti si segnalano quelle intervenute nei capitoli 7543 "Interventi infrastrutturali programma 6000 campanili", per 97 milioni; 7522 "Completamento e ottimizzazione della TO-MI, per 40 milioni"; 7365 "Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città", per 50 milioni.*

Al di là delle variazioni intervenute in corso di gestione, va segnalato che rispetto al 2014, i trasferimenti in c/capitale, tutti riferibili ad aree di spesa strategicamente connesse alle finalità istituzionali del Ministero, pur avendo subito una diminuzione complessivamente lieve in termini di stanziamenti definitivi, evidenziano una riduzione significativa nei trasferimenti alle AAPP pari a 522,1 milioni (25,0 per cento): l'incidenza sul totale di tale categoria di spesa passa, così, dal 15,2 nel 2014 all'11,3 per cento nell'anno corrente.

*Tra i contributi alle AAPP, la maggiore valenza finanziaria è rappresentata dalle risorse finalizzate alla realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti (stanziamento definitivo di 210,55 milioni) e dalle assegnazioni alla Regione Veneto per la costruzione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (stanziamento definitivo di 158 milioni). Rilevanti, inoltre, le somme da assegnare all'ANAS S.p.A. per la realizzazione del programma "Ponti e gallerie stradali", nonché per incrementare la sicurezza e migliorare le condizioni dell'infrastruttura viaria, con uno stanziamento definitivo di competenza pari ad oltre 216 milioni. Da segnalare le variazioni finanziarie intervenute per effetto delle disposizioni recate dal DL n. 69 del 2013, le cui risorse afferenti al Fondo per la continuità dei cantieri ed al perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori (cap. 7536 stanziamento di 293,7 milioni) sono state incrementate con le maggiori risorse messe a disposizione dal DL n. 133 del 2014<sup>12</sup>.*

Sul versante della spesa per consumi intermedi si riscontra un aumento delle dotazioni definitive di competenza quasi del 50 per cento (a valore 88,6 milioni) rispetto a quelle fissate ad inizio esercizio, passando da 178,5 milioni a 267,1 milioni. Tale incremento deriva in parte da fisiologiche modifiche degli stanziamenti per effetto dei meccanismi previsti dalle norme di contabilità che prevedono in corso d'esercizio la riassegnazione di specifici fondi finalizzati<sup>13</sup> e in parte risulta connesso ad esigenze finanziarie dei capitoli rimodulabili della categoria II. In futuro, gli effetti incrementali dovuti a riassegnazioni di entrate saranno ridotti, grazie alla "stabilizzazione" di risorse in legge di bilancio<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Il DL n. 133 del 2014 ha previsto all'art. 3, comma 2, lettera b) il finanziamento, tramite il fondo per la continuità dei cantieri, il completamento e l'ottimizzazione della Torino-Milano con viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299, tangenziale di Novara, tra gli interventi appaltabili entro il 28 febbraio 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015 (termini modificati dalla legge n. 11 del 2015).

<sup>13</sup> Si tratta del Fondo entrate (capitolo di spesa 1451) e del Fondo per le spese imprevedute di competenza MEF. Il capitolo 1284 - Indennità di missione, compensi e rimborso spese di trasporto a carico dei privati connessi con l'espletamento degli esami, delle verifiche e delle certificazioni riguardanti i veicoli a motore, i conducenti, nonché le officine incaricate delle revisioni periodiche - presenta una variazione significativa della propria dotazione iniziale (da 3,2 milioni a circa 18 milioni sulla competenza), riconducibile per la gran parte alla riassegnazione tramite il capitolo di entrata 3566 di somme di spettanza del Ministero.

<sup>14</sup> Va segnalata la circolare n. 1 del 19 gennaio 2016 del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato con la quale è stata disposta l'inclusione nelle previsioni di bilancio per il triennio 2016-2018 degli stanziamenti finanziati con la riassegnazione alla spesa di alcune entrate di scopo. Si tratta di una "stabilizzazione" di entrate che sono state ritenute sufficientemente prevedibili (ritenute tali cioè dopo una attenta analisi storica dell'andamento dei singoli proventi riassegnabili e in maniera prudenziale) così da essere incluse già nelle previsioni di spesa della legge di bilancio 2016-2018 (garantendo la neutralità sui saldi). Rileva, per il MIT, il capitolo di spesa 1284 alimentato in corso d'esercizio dal capitolo di entrata 3566, per il quale è stato "stabilizzato" l'importo di 21 milioni.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

## 2.2. Analisi della gestione delle spese

La gestione contabile mette in evidenza nell'esercizio 2015 risultati finanziari di competenza non significativamente diversi da quanto riscontrato nel precedente esercizio. A fronte di stanziamenti definitivi di competenza pari a 13,88 miliardi, gli impegni di competenza risultano pari a circa 12,2 miliardi (12,5 miliardi del 2014), con una capacità di impegno dell'87,9 per cento contro il 91,4 per cento nel 2014.

La spesa corrente presenta una capacità d'impegno del 97,5 per cento, anche per l'effetto trainante del Fondo TPL il cui capitolo di riferimento - 1315 - vede impegnate tutte le risorse stanziare, di circa 4,92 miliardi.

La capacità di impegno della spesa di parte capitale è, invece, del 78,1 per cento, in flessione rispetto all'anno precedente (84,9 per cento). La riduzione di impegni di competenza ha riguardato i trasferimenti in conto capitale ed ha determinato la formazione di nuovi residui impropri per 1,11 miliardi contro i 608,5 milioni del 2014. In crescita anche il fenomeno delle economie-maggiori spese<sup>15</sup> (43,6 milioni contro i 17,7 milioni del 2014). Gli investimenti fissi presentano nel 2015 un innalzamento della capacità di impegno che passa dal 61 al 70 per cento degli stanziamenti, con una contrazione dei residui impropri.

*Le principali risorse impegnate attengono ai trasferimenti in conto capitale verso soggetti privati (categoria 23 e 24) per un ammontare pari a circa 1,4 miliardi (a fronte di stanziamenti definitivi di competenza pari a 2,3). Nell'ambito di questa categoria economica rilevano, per la loro importanza non solo finanziaria, le risorse relative alla concessione di contributi (per capitale e interessi) derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione degli investimenti (capitolo 7141), alle spese connesse alla realizzazione del sistema MO.S.E. per le quali risultano stanziati e successivamente impegnati circa 389 milioni (capitolo 7200), alle assegnazioni di finanziamenti a RFI, per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia - II lotto, a valere sul capitolo 7515.*

I pagamenti di competenza ammontano a 9,4 miliardi (contro i 10 miliardi del 2014) e mostrano una capacità di pagamento del 76,8 per cento, leggermente inferiore a quella riscontrata nel 2014 pari al 79,9 per cento. Nello specifico, la capacità di pagamento della spesa in conto capitale si è ridotta in maniera significativa, passando dal 61,4 al 54,2 per cento; le maggiori riduzioni si riscontrano negli investimenti fissi e nei trasferimenti in conto capitale, dove l'indice è rispettivamente del 57,0 per cento (contro l'83,1 dell'anno precedente) e del 53,8 (verso il 58,8 del 2014).

<sup>15</sup> Il fenomeno consiste nell'utilizzazione delle risorse derivanti da stanziamenti non impegnati per coprire eccedenze di spesa.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

TAVOLA 3

DATI FINANZIARI DI COMPETENZA PER CATEGORIA ECONOMICA  
ESERCIZI 2014-2015

(in milioni)

Classificazione economica	Impegni		Pagamenti		Residui nuova formazione		Economie-Maggiori spese	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Redditi di lavoro dipendente	867,87	849,23	818,89	849,36	65,17	14,20	54,63	68,17
<i>di cui imposte pagate sulla produzione</i>	<i>49,91</i>	<i>50,78</i>	<i>49,93</i>	<i>50,61</i>	<i>0,38</i>	<i>0,27</i>	<i>5,79</i>	<i>3,33</i>
Consumi intermedi	234,81	237,61	160,77	169,88	74,73	70,80	16,38	26,45
Trasferimenti di parte corrente	5.757,47	5.752,26	5.561,16	5.434,00	196,31	318,26	94,26	61,21
<i>di cui alle Amministrazioni pubbliche</i>	<i>5.248,01</i>	<i>5.329,10</i>	<i>5.084,36</i>	<i>5.058,64</i>	<i>163,65</i>	<i>270,46</i>	<i>42,40</i>	<i>16,06</i>
Altre uscite correnti	39,83	36,33	30,06	26,40	9,77	9,93	0,11	1,14
<i>di cui interessi passivi</i>	<i>0,21</i>	<i>0,19</i>	<i>0,06</i>	<i>0,14</i>	<i>0,14</i>	<i>0,04</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>
<b>SPESE CORRENTI</b>	<b>6.899,97</b>	<b>6.875,44</b>	<b>6.570,87</b>	<b>6.479,65</b>	<b>345,98</b>	<b>413,18</b>	<b>165,37</b>	<b>156,97</b>
Investimenti fissi lordi	593,63	788,13	493,51	449,40	474,77	671,49	3,88	4,54
Trasferimenti in c/capitale	5.085,25	4.545,92	2.990,92	2.443,27	2.705,50	3.217,95	17,17	43,56
<i>di cui alle Amministrazione pubbliche</i>	<i>1.847,81</i>	<i>1.317,88</i>	<i>1.223,70</i>	<i>710,83</i>	<i>854,50</i>	<i>831,66</i>	<i>9,40</i>	<i>22,98</i>
<b>SPESE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>5.678,88</b>	<b>5.334,05</b>	<b>3.484,43</b>	<b>2.892,67</b>	<b>3.180,28</b>	<b>3.889,45</b>	<b>21,05</b>	<b>48,10</b>
<b>SPESE FINALI</b>	<b>12.578,85</b>	<b>12.209,49</b>	<b>10.055,30</b>	<b>9.372,32</b>	<b>3.526,26</b>	<b>4.302,62</b>	<b>186,42</b>	<b>205,07</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

Nella Nota integrativa al Rendiconto 2015, l'indice di tempestività dei pagamenti commerciali è pari a 24 giorni, valore che quantifica i giorni di ritardo nei pagamenti rispetto ai tempi previsti (nel 2014 era di 79,5 giorni). Va rilevato che l'indice di tempestività annuale dei pagamenti commerciali del Ministero per l'esercizio 2015 non appare indicato nel sito "Amministrazione trasparente" dove risulta calcolato solo trimestralmente.

Dei residui di nuova formazione, pari a 4,3 miliardi, quelli di stanziamento sono di 1,4 miliardi<sup>16</sup>, in incremento rispetto al valore, rilevato nell'esercizio 2014, pari a circa 987 milioni.

Su 13,9 miliardi di stanziamenti definitivi, una parte relativamente poco rilevante (205 milioni, pari all'1,5 per cento), ha costituito economie compensate da maggiori spese<sup>17</sup>. Va messo in evidenza il fenomeno delle eccedenze di competenza, che per il MIT è significativo (10,3 milioni): tali eccedenze riguardano prevalentemente la spesa del personale (8,2 milioni) e in minima parte i trasferimenti in conto capitale ad Amministrazioni pubbliche.

<sup>16</sup> Dei residui di stanziamento formati in corso d'anno, oltre 964 milioni risultano allocati su quattro capitoli relativi all'acquisto di materiale rotabile, alle infrastrutture carcerarie, a somme da trasferire a RFI e alla costruzione della linea ferroviaria Torino Lione.

<sup>17</sup> Molte delle economie relative alla spesa di personale sono quelle inerenti le retribuzioni e i relativi oneri e sono dovute, come per i capitoli sottoposti alla gestione delle Capitanerie di porto, ad esempio, al blocco degli incrementi stipendiali e ancor più ad altri fattori che incidono direttamente sul calcolo degli anni-persona, in sede di previsione di bilancio, come il disallineamento temporale fra anno di effettiva promozione e anno di decorrenza amministrativa stipendiale, le impreviste uscite anticipate dal servizio, le effettive assunzioni determinatesi a seguito di concorsi e i minori posti messi a concorso.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

La gestione in conto residui evidenzia residui iniziali per 6,9 miliardi<sup>18</sup> e residui finali per 6,5 miliardi, con un indice di smaltimento dei residui di vecchia formazione del 69 per cento, contro il 42,5 del 2014.

TAVOLA 4

GESTIONE DEI RESIDUI PER CATEGORIA ECONOMICA  
ESERCIZI 2014-2015

(in milioni)

Classificazione economica	Esercizio	Definitivi iniziali	Pagamenti	Economie-Maggiori spese	% Riduzione	Giacenza	Nuova formazione		Finali
							Impropri	Propri	
Redditi di lavoro dipendente	2014	73,22	66,96	3,40	96,08	2,87	3,66	61,51	68,04
	2015	69,95	66,06	1,76	96,96	2,13	6,18	8,02	16,32
di cui imposte pagate sulla produzione	2014	0,41	0,08	0,24	79,29	0,08	0,00	0,38	0,47
	2015	0,59	0,29	0,21	84,49	0,09	0,00	0,27	0,36
Consumi intermedi	2014	85,95	65,13	8,85	86,07	11,97	0,70	74,03	86,70
	2015	86,70	63,72	7,40	82,02	15,59	3,06	67,73	86,38
Trasferimenti di parte corrente	2014	315,31	84,96	100,06	58,68	130,28	0,00	196,31	326,59
	2015	326,59	76,24	117,96	59,46	132,39	0,00	318,26	450,65
di cui alle Amministrazioni pubbliche	2014	258,23	52,07	93,22	56,26	112,94	0,00	163,65	276,59
	2015	276,59	50,80	112,02	58,86	113,78	0,00	270,46	384,24
Altre uscite correnti	2014	3,02	2,51	0,04	84,68	0,46	0,00	9,77	10,23
	2015	10,23	9,63	0,37	97,81	0,22	0,00	9,93	10,15
di cui interessi passivi	2014	0,86	0,49	0,00	56,79	0,37	0,00	0,14	0,52
	2015	0,52	0,06	0,33	75,61	0,13	0,00	0,04	0,17
SPESE CORRENTI	2014	477,50	219,57	112,35	69,51	145,58	4,36	341,62	491,56
	2015	493,47	215,65	127,49	69,54	150,33	9,24	403,94	563,51
Investimenti fissi lordi	2014	1.131,56	430,35	142,77	50,65	558,44	374,65	100,13	1.033,22
	2015	1.068,05	319,14	367,52	64,29	381,38	332,77	338,72	1.052,88
Trasferimenti in c/capitale	2014	4.519,92	1.491,70	205,23	37,54	2.822,99	608,48	2.097,02	5.528,50
	2015	5.377,47	1.807,92	1.952,86	69,94	1.616,69	1.113,13	2.104,82	4.834,64
di cui alle Amministrazione pubbliche	2014	1.118,70	420,04	160,63	51,91	538,04	228,15	626,35	1.392,54
	2015	1.432,32	533,83	439,79	67,98	458,70	222,59	609,08	1.290,36
SPESE IN CONTO CAPITALE	2014	5.651,48	1.922,05	348,00	40,17	3.381,43	983,13	2.197,15	6.561,71
	2015	6.445,52	2.127,06	2.320,38	69,00	1.998,07	1.445,90	2.443,55	5.887,52
SPESE FINALI	2014	6.128,98	2.141,62	460,35	42,45	3.527,01	987,49	2.538,77	7.053,27
	2015	6.938,99	2.342,70	2.447,88	69,04	2.148,40	1.455,14	2.847,48	6.451,03

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

I residui di vecchia formazione si attestano, così, a 2,1 miliardi e si incrementano per effetto della gestione di competenza di 1,5 miliardi per residui impropri e di 2,8 miliardi per residui propri. Va evidenziato che i residui impropri di nuova formazione<sup>19</sup>, oltre alle spese in conto capitale per trasferimenti (1,1 miliardi), attengono, seppure in misura ridotta, alle spese correnti relative al personale (capitolo 1417 "Fondo unico di amministrazione").

Come per i passati esercizi, anche nel 2015 i residui passivi sono per la maggior parte riconducibili alla spesa di parte capitale in quanto connessi alle ormai note motivazioni addotte dall'Amministrazione che rimandano a rallentamenti nella realizzazione degli interventi, ritardi tecnici amministrativi che non hanno consentito il pagamento entro i due anni dall'impegno. Si

<sup>18</sup> I residui finali dell'anno precedente non coincidono con gli iniziali del 2015 perché interessati da una variazione diminutiva di 114 milioni sul capitolo 7514 "fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico" per effetto del DMT n. 96820 del 30/12/2015.

<sup>19</sup> I capitoli relativi a trasferimenti che presentano maggiori residui di nuova formazione impropri sono: 7251 "fondo per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi offerti per il trasporto pubblico locale" per 227,4 milioni (pari agli stanziamenti); 7532 "somme da assegnare per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione" per 242,7 milioni (pari alle risorse stanziamenti); 7540 "somme da assegnare a RFI S.p.A per interventi di miglioramento della rete ferroviaria" per 272,9 milioni (pari alle risorse stanziamenti); 7264 "fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti" per 47 milioni (pari alle risorse stanziamenti); 7536 "fondo per la continuità dei cantieri" per 62,7 milioni (pari alle risorse stanziamenti). Nell'ambito degli investimenti il capitolo che ha una quota rilevante di residui di nuova formazione impropri è il 7471 "somme destinate alle infrastrutture carcerarie" per 220,9 milioni (risorse stanziamenti 387,16 milioni).

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

rileva tuttavia che i residui di parte capitale, pari a circa 5,9 miliardi, diminuiscono nel 2015 di circa il 10 per cento mentre quelli di parte corrente, pari a circa 563 milioni, risultano aumentati di poco più del 14,6 per cento.

Nel 2015 il Ministero ha operato tagli per 38,0 milioni, a fronte dei quali risultano state disposte variazioni compensative (sugli stessi capitoli su cui sono stati fatti gravare i tagli), in aumento pari a 28,3 milioni e in diminuzione pari a poco più di 1,0 milioni.

La massa debitoria fuori bilancio 2015 è poco variata rispetto al 2014. L'ammontare di debito ancora da smaltire a fine esercizio 2015 è di circa 497,84 milioni a fronte di 496,6 milioni nel 2014. Una gran parte di tale debito è rimasta inalterata nel biennio 2014-2015: si tratta di spesa in conto capitale per la costruzione, sistemazione e manutenzione di edifici pubblici statali, per altri immobili demaniali, per edifici privati destinati a sede di uffici pubblici statali, per oltre 181,2 milioni, ma anche per i progetti speciali in attuazione del trasferimento delle competenze del soppresso Dipartimento per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e Agenzia per la promozione e lo sviluppo del mezzogiorno, per oltre 196,5 milioni. Il consolidamento di un debito così elevato rende necessaria un'attenta riflessione dell'Amministrazione in ordine alla sua natura ed al permanere della sua attualità.

I debiti relativi ai consumi intermedi sono stati ripianati quasi completamente (91 per cento). Il debito 2015 nei confronti della Tesoreria centrale dello Stato fino al 2014 rimasto da ripianare a fine 2015 è pari a 303 milioni. Gran parte di questo valore risale a gestioni finanziarie passate in quanto collegato agli speciali ordini di pagamento (Sop) non ripianati. Nel 2015 sono stati emessi Sop per 1,7 milioni, ripianati per 121 mila euro.

L'Amministrazione risulta impegnata in numerosi procedimenti giurisdizionali<sup>20</sup> ancora aperti cui sono collegate passività potenziali da cui potranno derivare altri sospesi di tesoreria. Il contenzioso in corso attiene al personale (ad esempio per gli aspetti legati alla riqualificazione e progressione economica o all'inquadramento di determinate figure professionali) ma anche a questioni legate alle procedure d'appalto e affidamento dei lavori di opere infrastrutturali, quali il contenzioso "Longarini" relativo al piano di ricostruzione della città di Ancona, a seguito del quale è stato notificato atto di pignoramento di 1,9 miliardi<sup>21</sup>. In campo aeroportuale, un contenzioso cui sono collegate passività potenziali molto significative, è quello che riguarda il MIT ed il Ministero della difesa (per il 50 per cento ciascuno) relativo alla strage di Ustica, per un importo complessivo di circa 1,3 miliardi.

### 3. Missioni e programmi

Secondo la classificazione funzionale della spesa, il bilancio del Ministero conferma l'allocazione delle risorse nel medesimo schema di bilancio strutturato in missioni e programmi del Rendiconto 2014. Permangono, anche nel 2015, quali pilastri contabili sui quali è eretta

<sup>20</sup> Gli impegni sui capitoli accessi a "spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori, rimborso delle spese di patrocinio legale" ammontano nel 2015 a 11,5 milioni, i pagamenti in conto competenza sono stati di 10,8 milioni e in conto residui di 227,84 mila.

<sup>21</sup> In merito al contenzioso "Longarini", relativo al piano di ricostruzione della città di Ancona, al Ministero è stato notificato atto di precetto in data 14 gennaio 2015 per un importo di 1,25 miliardi, conseguente alla sentenza di n. 24952 del 2015 della Corte di cassazione di annullamento della sentenza della Corte d'appello n. 4600 del 2014. Longarini ha notificato in data 30 gennaio 2015 atto di pignoramento contro l'Amministrazione e nei confronti della Banca d'Italia per 1,9 miliardi. La Banca d'Italia, in data 9 febbraio 2015, ha accantonato, a parziale garanzia della procedura esecutiva, la somma di 821,53 milioni. Tra le risorse finanziarie per le quali risulta il pignoramento nell'ambito del procedimento esecutivo nei confronti del MIT connesso al lodo Longarini si segnalano quelle disponibili sul conto corrente n. 25041 acceso presso la Tesoreria centrale e denominato "MIT - Piano nazionale edilizia abitativa dPCM 16 luglio 2009", (di cui, peraltro, si era già riferito nella Relazione sul rendiconto per l'anno 2013), conto che riporta un saldo attuale di circa 107,84 milioni. Tale conto risulta infatti non più movimentato da febbraio 2015, in quanto sottoposto a pignoramento, come già rilevato nel capitolo della presente relazione (Volume I) dedicato ai Fondi di rotazione e gestione fuori bilancio a sostegno delle politiche pubbliche. Inoltre, in data 14 dicembre 2015, è stato notificato al Ministero atto di citazione per il pagamento di un importo di 568,6 milioni per presunti interessi di mora su somme relative ai decreti ministeriali di liquidazione di annualità scadute dal 1 novembre 1992 al 1 giugno 2006 e concernenti il 7° lotto del piano di ricostruzione ed il 7° lotto di completamento della città di Ancona.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

l'impostazione funzionale del bilancio del MIT, le due missioni relative alla mobilità e sistemi di trasporto (nella sua nuova denominazione per l'inclusione delle risorse relative ai sistemi ferroviari allocate nel 2014 nella missione 14) e alle infrastrutture pubbliche, in quanto rappresentative dei contenuti del complesso quadro normativo a cui si correlano le attività programmatiche e di bilancio del Ministero.

La missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" è quella che assorbe le maggiori risorse finanziarie (59 per cento) soprattutto per effetto dell'attribuzione del Fondo TPL. E' la missione con il volume di economie più consistente, allocate soprattutto sul programma 9.

La missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" ha stanziamenti complessivi pari al 31,6 per cento del totale ed è quella che produce il valore più elevato di residui passivi.

Continua la tendenza ad incrementare lo stanziamento della missione 19 "Casa ed assetto urbanistico" cresciuta del 38,7 per cento rispetto al 2014.

La missione 4 "Italia ed Europa nel mondo" ha quasi azzerato lo stanziamento<sup>22</sup>.

Tutte le missioni del Ministero sono di carattere trasversale, in quanto condivise con altri Ministeri, in particolare con il Ministero dell'economia e delle finanze.

TAVOLA 5

## PRINCIPALI AGGREGATI FINANZIARI DI COMPETENZA PER PROGRAMMI

(in milioni)

Programmi	C.d.R.	Stanz. def.	Inc. % su missione	Inc. % su Totale	Impegni	Residui di comp. totali	Residui di stanz.	Economie/ Maggiori spese
16 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	2	0,09	100,00	0,00	0,09	0,09	0,00	0,00
<b>Totale Missione 04</b>		<b>0,09</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,09</b>	<b>0,09</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
07 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	4	768,37	100,00	5,54	700,55	55,86	10,20	57,60
<b>Totale Missione 07</b>		<b>768,37</b>	<b>100,00</b>	<b>5,54</b>	<b>700,55</b>	<b>55,86</b>	<b>10,20</b>	<b>57,60</b>
01 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	3	342,87	4,19	2,47	324,07	89,16	3,62	15,12
02 Autotrasporto ed intermodalità	3	252,82	3,09	1,82	234,85	85,47	16,08	1,89
04 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	3	165,33	2,02	1,19	147,49	70,66	1,58	16,26
05 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	3	806,91	9,86	5,81	259,55	774,79	546,84	0,53
06 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	3	5.868,81	71,72	42,28	5.605,39	575,64	256,39	5,18
09 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	3	746,52	9,12	5,38	627,29	227,44	91,04	27,59
<b>Totale Missione 13</b>		<b>8.183,27</b>	<b>100,00</b>	<b>58,96</b>	<b>7.198,64</b>	<b>1.823,16</b>	<b>915,55</b>	<b>66,57</b>
05 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	2	68,92	1,57	0,50	62,95	12,35	1,33	4,64
09 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	5	7,55	0,17	0,05	6,30	0,61	0,00	0,82
10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2	3.351,27	76,33	24,14	2.973,29	1.729,44	339,09	33,65
11 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	2	962,57	21,92	6,93	791,56	523,51	157,46	11,81
<b>Totale Missione 14</b>		<b>4.390,31</b>	<b>100,00</b>	<b>31,63</b>	<b>3.834,10</b>	<b>2.265,91</b>	<b>497,89</b>	<b>50,92</b>
06 Ricerca nel settore dei trasporti	3	4,15	100,00	0,03	4,11	0,04	0,04	0,00
<b>Totale Missione 17</b>		<b>4,15</b>	<b>100,00</b>	<b>0,03</b>	<b>4,11</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,00</b>
02 Politiche abitative, urbane e territoriali	2	454,28	100,00	3,27	409,92	148,22	25,01	19,01
<b>Totale Missione 19</b>		<b>454,28</b>	<b>100,00</b>	<b>3,27</b>	<b>409,92</b>	<b>148,22</b>	<b>25,01</b>	<b>19,01</b>
02 Indirizzo politico	1	14,29	19,61	0,10	11,97	0,60	0,07	2,19
03 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	3	58,59	80,39	0,42	49,63	2,56	0,20	8,76
<b>Totale Missione 32</b>		<b>72,88</b>	<b>100,00</b>	<b>0,53</b>	<b>61,60</b>	<b>3,16</b>	<b>0,27</b>	<b>10,96</b>
01 Fondi da assegnare	3	6,66	100,00	0,05	0,48	6,18	6,18	0,00
<b>Totale Missione 33</b>		<b>6,66</b>	<b>100,00</b>	<b>0,05</b>	<b>0,48</b>	<b>6,18</b>	<b>6,18</b>	<b>0,00</b>
<b>Totale complessivo</b>		<b>13.880,01</b>		<b>100,00</b>	<b>12.209,49</b>	<b>4.302,62</b>	<b>1.455,14</b>	<b>205,07</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

<sup>22</sup> Occorre però sottolineare, tuttavia, che il peso finanziario della missione 4 "L'Italia in Europa e nel mondo", risultando irrisorio nel bilancio nel Ministero (essendo legata principalmente alle attività infrastrutturali legate agli interventi in Libia che si sono drasticamente interrotte per il sopraggiungere della guerra civile con conseguenziale decurtamento di risorse ad esse imputate) non dà tuttavia conto nella giusta misura di tutta l'attività internazionale e diplomatica (espletata in rappresentanza del Governo) che il Ministero ha condotto lungo le direttrici fissate nella politiche di settore. Ad esempio, il 2015 ha visto il Ministero impegnato sul fronte delle attività internazionali legate agli iter negoziali per la stipula di accordi bilaterali internazionali di cooperazione nel campo del trasporto marittimo e portuale con Albania, Tunisia e Messico.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

**3.1. Missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”**

La missione, cui si riconducono tre delle quattro priorità fissate in sede politica (Sicurezza - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero), risulta articolata in sei programmi, tutti di competenza del C.d.R. 3 – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale.

Gli stanziamenti definitivi di competenza riferiti all'intera Missione ammontano a 8,2 miliardi<sup>23</sup> (58,9 per cento degli stanziamenti definitivi totali MIT) gli impegni di competenza a 7,2 miliardi (59 per cento del totale impegni MIT) mentre i pagamenti di competenza sono pari a 6,3 miliardi (67,2 per cento dei pagamenti totali MIT).

Nella successiva esposizione si approfondiranno i programmi 13.06 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”, 5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, 13.09 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne”, 13.04 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” e 13.02 “Autotrasporto e intermodalità”.

Il programma 13.06 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” è, per il peso finanziario del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario (TPL), il più rappresentativo della missione 13: gli stanziamenti rappresentano il 71,7 per cento dell'intera missione, gli impegni di competenza il 78 per cento sempre dell'intera missione. La spesa è principalmente per trasferimenti, sia correnti che in conto capitale.

Le risorse finanziarie allocate afferiscono principalmente al Fondo TPL. Nel corso dell'esercizio, con d.i. del 17 marzo 2015, il Ministero ha provveduto alla ripartizione alle Regioni, in via di anticipazione, ai sensi del comma 6, dell'art. 16-bis del DL n. 95 del 2012, del 60 per cento delle risorse del fondo in attesa degli esiti finali del monitoraggio previsto dal comma 3, per un totale di oltre 2,95 miliardi a fronte di oltre 4,92 miliardi di risorse stanziare (capitolo 1315)<sup>24</sup>. Nel 2015 si è provveduto al pagamento anche di 1,89 miliardi, quale 40 per cento delle risorse rimanenti.

*L'acquisizione e l'elaborazione dei dati di natura trasportistica da parte delle aziende di trasporto (il cui invio è stato previsto dall'art. 16 bis, comma 7, del DL n. 95 del 2013, pena il blocco dell'erogazione dei contributi pubblici e dei corrispettivi dei contratti di servizio), è risultata efficace sia per la forma certificata dei dati<sup>25</sup> che per il grado di copertura di essi, pari a circa il 94 per cento. Il mancato o non integrale raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione, accertati attraverso la verifica degli indicatori previsti dal dPCM 11 marzo 2013, ha comportato l'applicazione alle Regioni interessate, nei limiti del 10 per cento delle risorse da ripartire, delle penalità previste dallo stesso dPCM dell'11 marzo 2013 applicate con d.i. n. 387 del 20 novembre 2015. Il 10 per cento della somma da ripartire è stata complessivamente pari a 412,95 milioni, la quota complessivamente decurtata a titolo di penalità è stata di 79,5 milioni.*

Con riguardo al rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di TPL, va ricordato che la legge di stabilità 2015 (comma 223) ha previsto la ripartizione delle risorse di cui al Fondo previsto dall'art. 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, da effettuarsi con d.m. del MIT sulla base dei seguenti criteri: a) migliore rapporto tra posti/km prodotti e passeggeri

<sup>23</sup> La missione è condivisa con il MEF che ha stanziamenti per 3,52 miliardi.

<sup>24</sup> Hanno gravato sul capitolo anche i pagamenti (pari a 946 mila euro) relativi alla creazione della banca dati e del sistema informativo pubblico necessari al funzionamento dell'Osservatorio TPL, ormai operativo.

<sup>25</sup> Ai sensi del d.m. 6 novembre 2013 i dati devono essere trasmessi in forma di “dichiarazione di atto sostitutivo di notorietà dal legale rappresentante delle stesse imprese ovvero, ove possibile, da società di certificazione all'uopo dedicate”.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

trasportati; b) condizioni di vetustà nonché classe di inquinamento degli attuali parchi veicolari; c) entità del cofinanziamento regionale e locale; d) posti/km prodotti.

*Il Ministero ha compiuto una complessa istruttoria tecnico amministrativa che si è conclusa con il parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, nella seduta del 5 novembre 2015 e con la trasmissione al MEF, per il prescritto concerto, del relativo decreto di riparto. Definita la ripartizione delle risorse, sono state affrontate e risolte anche alcune difficoltà "tecnico amministrative" per definire sia le modalità di impegno ed erogazione delle risorse (considerato gli stanziamenti quinquennali: 625 milioni nel 2015; 125 nel 2016; 50 per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019) che le modalità con cui le Regioni garantiscono il cofinanziamento.*

L'iter per l'adozione del decreto suddetto si è fermato in quanto la legge di assestamento 2015 ha disposto la diminuzione di oltre 364,87 milioni, in termini di competenza e cassa, sul capitolo 7251 relativo al Fondo suddetto, allocato nel programma in esame, con uno stanziamento di 625 milioni. Già nella Relazione 2014 la Corte aveva rilevato "l'azzeramento dello stanziamento 2014 (pari a 300 milioni) per consentire alle Regioni di dare applicazione al comma 6, art. 46, del DL n. 66 del 2014 che aveva previsto il contributo di 500 milioni a carico delle Regioni stesse" (pag. 330, vol. II). La diminuzione apportata con l'assestamento 2015 attiene ancora una volta al concorso delle Regioni a statuto ordinario alla manovra di finanza pubblica.

*Il taglio fatto gravare sul capitolo 7251 si accompagna alla situazione già critica del parco autobus circolante destinato al trasporto pubblico locale regionale. Nell'ultimo decennio, infatti, la mancanza di interventi strutturali ha generato un parco autobus sempre più obsoleto e sempre meno sostenibile, dal punto di vista del rispetto delle norme di tutela ambientale, con una età media di circa 12 anni a fronte di una età media del parco autobus europeo di circa 7 anni. Per mantenere invariata l'età media esistente sarebbe necessario un rinnovo del parco autobus di almeno 2.100 unità l'anno con un costo di circa 420 milioni annui. Per ridurre gradualmente in un arco temporale di 10 anni l'età media attuale adeguandola a quella europea sarebbe necessario un rinnovo di 4.100 unità con un costo di 820 milioni annui (per 10 anni)<sup>26</sup>. Occorre poi sottolineare che la variabilità nella definizione delle risorse finalizzate al finanziamento del settore del trasporto pubblico locale derivante da scelte discrezionali nel processo di coordinamento di finanza pubblica, determinano, ovviamente, significative distorsioni sotto l'aspetto del reale grado di conseguimento degli obiettivi fissati, ad inizio esercizio, nella nota integrativa al bilancio laddove era stato fissato in oltre 6,092 miliardi l'ammontare delle risorse destinate all'obiettivo 204 - Contributi alle Regioni ed enti locali per il potenziamento e risanamento del TPL.*

Il programma 13.05 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" è sostanzialmente incentrato sulla spesa per trasferimenti in conto capitale relativa agli interventi infrastrutturali legati al settore di competenza del gruppo Ferrovie S.p.A.<sup>27</sup>, in particolar modo di

<sup>26</sup> Fonte: Relazione annuale al Parlamento dell'Osservatorio sul TPL - anno 2015.

<sup>27</sup> Con riferimento a Ferrovie dello Stato S.p.A., va evidenziato che il MIT non è coinvolto nel processo di privatizzazione, né nella scelta relativa al progetto di acquisizione di ANAS S.p.A., da parte di FS. Quest'ultimo progetto farebbe uscire ANAS dal perimetro delle AAPP, modificando il sistema di finanziamento della società non più attraverso trasferimenti pubblici ma attraverso un'accisa sui carburanti, con riduzione significativa della spesa all'interno del conto consolidato. Verrebbe, così a crearsi, da un lato un polo trasportistico basato sulla mobilità integrata, e dall'altro, un'integrazione verticale di impresa dominante che la teoria economica non considera del tutto positivamente quando è riferibile ad un'impresa regolata, che gode già di grande potere di mercato.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

RFI quale gestore della rete ferroviaria. Gli stanziamenti definitivi rappresentano il 5,8 per cento del totale e quasi il 10 per cento della missione 13, gli impegni il 2,3 del totale ed il 3,6 della missione.

Va principalmente evidenziato che nel 2015 è stato ridisegnato il quadro di riferimento normativo dell'intero settore ferroviario, del Contratto di programma e dei rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato, in forza del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico". Con tale d.lgs. n. 112 del 2015 è stato abrogato il previgente d.lgs. n. 188 del 2003.

**D.lgs. n. 112 del 2015**

Il decreto legislativo declina i principi di autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie e di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, di libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario, ponendo particolare riguardo alla tutela degli investimenti pubblici ed alla necessità di garantire una maggiore partecipazione degli *stakeholder* circa l'uso, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Dal campo di applicazione del decreto sono escluse: a) le reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri; b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani; c) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture.

Con il decreto sono stati definiti i principi guida delle attività delle imprese ferroviarie stabilite in Italia, esplicitandone lo *status* giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Si sancisce il principio di indipendenza per le imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura dal punto di vista contabile e patrimoniale. Il bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, deve essere tenuto separato e deve essere pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. Analoga separazione deve essere data per i contributi pubblici concessi alle imprese ferroviarie in ambito di obblighi di servizio pubblico che non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività. L'accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è garantito, in base a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, al possesso degli adeguati requisiti tecnici e di sicurezza. Le condizioni di accesso ai servizi sono definite distinguendole in obbligatorie, complementari ed ausiliarie, attribuendone la fornitura al gestore dell'infrastruttura o alla nuova figura dell'operatore dell'impianto di servizio.

I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e dal Contratto di programma (CdP distinto in parte servizi e parte infrastruttura). Il CdP resta una esclusiva competenza delle Amministrazioni centrali dello Stato ed in particolare del MIT. Ad ogni modo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'organismo di regolazione (Autorità di regolazione dei trasporti - ART) e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti. Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione.

Il Contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti (CdP-I), è stato sottoscritto tra le parti (RFI S.p.A. e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) in data 8 agosto 2014. A fini acceleratori, l'art. 1, comma 10 del decreto-legge n. 133 del 12/9/2014, in deroga alle procedure previste dal comma 1 dell'art. 1 della legge n. 283 del 14/1/1993, ne ha disposto l'approvazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione. Dopo i pareri delle Commissioni parlamentari competenti, in data 18 maggio 2015 è stato emesso il decreto interministeriale di approvazione MIT/MEF n. 158.

Nel corso del 2015 è stato predisposto l'Atto di aggiornamento per l'anno 2015 del CdP 2012-2016, d'intesa con il gestore RFI, che sarà il primo atto a seguire il nuovo *iter* previsto dal decreto n. 112. L'Atto ha provveduto a contrattualizzare le risorse recate dal DL n. 133 del 2014 e dalla legge di stabilità 2015. Tali risorse ammontano ad oltre 9 miliardi, in parte attribuite per legge a specifici investimenti ed in parte da ripartire sulla base delle priorità e delle reali esigenze.

Tra gli interventi che rientrano nell'ambito del programma di spesa sono da annoverarsi quelli relativi alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, alla continuazione dei lavori relativi alla linea AV/AC Milano-Verona tratta Treviglio-Brescia II lotto e alla linea AV/AC Milano-Genova - Terzo valico dei Giovi, trattati nel successivo paragrafo relativo al Programma infrastrutture strategiche. Inoltre rientrano nel programma le ulteriori risorse da assegnare a RFI per interventi di miglioramento della rete ferroviaria.

Il programma 13.09 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne" ha 746,5 milioni di stanziamenti, pari al 9,1 per cento della missione e al 5,4 per cento del totale, e impegni per 627,3 milioni, con una capacità di pagamento di circa il 78 per cento.

Al di là del dato finanziario, il programma di spesa viene in rilievo per l'intervento, nel 2015, dell'operazione di definizione degli assetti istituzionali e organizzativi posta in essere dal Ministero con riguardo al settore portuale. Si tratta del "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", previsto dall'art. 29 della legge n. 164 del 2014, di conversione del DL n. 133 del 2014 (oggetto di specifica pronuncia della Corte costituzionale<sup>28</sup>), adottato con dPCM del 26 agosto 2015.

Il Piano rappresenta lo strumento base sul quale vanno tracciate le coordinate strategiche, giuridiche ed organizzative del sistema portuale e logistico nazionale, settore carente da tempo di strumenti di recupero di competitività che il Paese ha, in gran parte, perduto<sup>29</sup>. Il Piano costituisce uno dei piani di settore che, per la valenza programmatica nazionale, andranno a confluire nel Documento di programmazione pluriennale, secondo il disposto del decreto legislativo n. 228 del 2011.

*Nella prima parte del Piano sono analizzati i profili che condizionano le performance dei porti italiani quali porte di scambio dei sistemi territoriali economico - produttivi e dei consumi, gli aspetti legati agli accordi euro-mediterranei, gli scenari geo-economici globali di riferimento, l'andamento della domanda dei traffici nei diversi segmenti, l'attuale offerta infrastrutturale e dei servizi. Molto spazio è stato dedicato alla disamina delle attuali procedure amministrative dei controlli e relative allo sdoganamento delle merci, tra le principali cause della scarsa competitività internazionale del sistema portuale nazionale. E' stata evidenziata, inoltre, la sussistenza di una normativa eccessivamente complessa e disomogenea, con una stratificazione multilivello di iter procedurali, istituzionali ed amministrativi, che rende difficoltosa l'azione amministrativa.*

<sup>28</sup> Con riguardo agli effetti della sentenza n. 261 del 2015, con la quale la Corte costituzionale ha dichiarato l'art. 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, da esso disciplinato, sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni, l'Amministrazione, trasmesso il Piano alla Conferenza Stato-Regioni, ha acquisito l'intesa in data 31 marzo 2016.

<sup>29</sup> L'esigenza di una riforma è confermata, di recente, anche dagli esiti del *Global competitiveness index* pubblicati dal *World economic forum* da cui risulta che l'Italia è al 49° posto nella classifica mondiale e al 26° per qualità ed efficienza delle infrastrutture, superata da tutti i Paesi UE dell'area Mediterranea, ad eccezione della Grecia. In generale, il Paese sconta un ritardo diffuso su tutti i pilastri della competitività analizzati (*institutions, infrastructures, macroeconomic environment, health and primary education*), ma ancora più rilevante è il dato di dettaglio relativo alla qualità dell'infrastruttura portuale, rispetto a cui l'Italia si posiziona al 55° posto, dopo, tra gli altri, Spagna (9), Portogallo (23), Irlanda (29), Francia (32), Marocco (43), Grecia (49) e Croazia (51).

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

*Sulla scorta delle analisi condotte è stata elaborata una strategia integrata, con azioni da compiere nei porti per sviluppare la loro accessibilità – sia da mare che da terra - al fine di potenziare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali. Tale strategia è stata articolata in dieci obiettivi strategici, declinati al loro interno in specifiche e dettagliate azioni: 1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale; 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori; 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra; 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche; 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri; 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana; 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti; 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi portuali; 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema mare; 10 Misure per adeguare la governance dei porti alla missione della portualità italiana.*

*Quanto al tema dell'intermodalità, il Piano prevede – in raccordo con le priorità UE per la valorizzazione delle infrastrutture portuali in una logica di sistemi logistici integrati – il conferimento di una assoluta priorità all'intermodalità, tanto da farne anche il principale criterio selettivo per gli interventi che si intendono candidare sul Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014 – 2020.*

*Anche il tema della regolamentazione dei criteri per il rilascio delle concessioni in ambito portuale è tra gli obiettivi prioritari del Piano<sup>30</sup>. Analoga attenzione è riservata al tema dei dragaggi che risultano fondamentali per la piena ed efficace operatività dei nostri porti<sup>31</sup>. Con riguardo alla portualità meridionale, il Piano prevede l'istituzione delle Aree logistiche integrate (ALI) attorno a progetti specifici di sviluppo dei traffici ed infrastrutturazione, materiale e immateriale, che costituiranno elemento portante del PON Infrastrutture e reti 2014 – 2020, che destina alle Regioni meridionali obiettivo coesione 1,8 miliardi per la realizzazione o il completamento delle infrastrutture strategiche di connettività intermodale. Oltre al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, di agevolazione della crescita dei traffici delle merci e delle persone e di promozione dell'intermodalità nel traffico merci, il Piano si pone anche in funzione strumentale alla realizzazione di un disegno più ampio, avente ad oggetto finalità di razionalizzazione, riassetto e accorpamento delle Autorità portuali esistenti, ridefinendone, nel contempo, la giurisdizione territoriale di riferimento in chiave logistica.*

*Ciò in quanto l'attuale assetto della governance portuale, previsto dalla legge n. 84 del 1994 istitutiva delle Autorità portuali, ha evidenziato, negli anni, limiti e distorsioni evidenti, avendo, tra l'altro, alimentato dannosi fenomeni concorrenziali – anche in termini di inefficaci investimenti accrescitivi della dotazione infrastrutturale – tra scali posti a pochi chilometri di distanza tra loro. Il Piano ha individuata nella dimensione "mono-scalo" del governo dei porti uno dei fattori principali su cui intervenire.*

A valle del Piano, in data 21 gennaio 2016 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di decreto legislativo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali", quale autonoma azione per il rilancio della portualità e della logistica.

<sup>30</sup>Risulta definito lo schema di regolamento per il rilascio delle concessioni di cui all'articolo 18, comma 1, della legge n. 84 del 1994, da adottarsi con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Con tale decreto sono stati indicati, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, le modalità di rilascio delle concessioni demaniali in ambito portuale, i soggetti ammessi alla presentazione delle istanze di concessione, le relative forme di pubblicità, le modalità di svolgimento dell'istruttoria, le modalità di rinnovo delle concessioni, la disciplina dei casi di variazioni negli assetti di controllo nel corso della concessione demaniale.

<sup>31</sup>Al riguardo, il MIT ha comunicato essere in dirittura d'arrivo l'emanazione del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, sulle norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, previsto dall'art. 5-bis della legge n. 84 del 1994.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Il testo prevede: a) l'individuazione di un centro amministrativo unico, identificato nella nuova Autorità di Sistema portuale (AdSP)<sup>32</sup>, con funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale. Le AdSP previste saranno 15 (Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste) e sostituiranno le 24 Autorità portuali; b) la realizzazione di uno Sportello unico doganale per i controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale, e lo Sportello unico amministrativo; c) la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP; d) l'ipotesi di una maggiore autonomia finanziaria per le AdSP.*

*Il contesto che si vuole riformare si presenta non privo di aspetti critici sotto il punto di vista delle soluzioni normative che si vogliono adottare, in quanto risente della compresenza di interessi fatti valere dai diversi livelli di governo che sovrintendono tutto il settore, in prevalenza sugli aspetti relativi alle opzioni di governance da far valere all'interno delle Autorità (di Sistema Portuale) per le nomine e i poteri esercitati dalle stesse. Appare opportuno in questa sede richiamare il parere espresso dal Consiglio di Stato del 9 maggio u.s., sullo schema di decreto legislativo in esame, nel quale l'organo della giustizia amministrativa, nel ritenere che i soli interventi di "riorganizzazione" della governance e di "semplificazione", ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore (dovendosi curare la fase "attuativa" del provvedimento e intervenire normativamente anche sulla discipline di altri settori bisognosi di rilancio, quali gli interporti), evidenzia, tra l'altro, il rischio di duplicazioni di centri decisionali, di semplificazione solo "sulla carta", di dilazioni e deroghe per spinte localistiche<sup>33</sup>.*

Sotto il profilo operativo, va segnalato che, ai sensi dell'art. 29, comma 2, del DL n. 133 del 2014, le Autorità portuali hanno provveduto a segnalare alla Presidenza del Consiglio le proprie esigenze infrastrutturali, trasmettendo i relativi progetti. La Presidenza ha poi elaborato un elenco di interventi astrattamente finanziabili da segnalare all'autorità politica per la successiva valutazione, tra quelli ritenuti più urgenti e funzionali all'attuazione degli indirizzi del Piano, nonché a dotare la programmazione infrastrutturale dei prossimi anni di un adeguato parco progetti, che dovranno, in base al criterio di selezione prescelto, collocarsi nell'ambito di una strategia a rete dei porti in relazione a determinati bacini di traffico ed ai grandi flussi di traffico transoceanici. Va rimarcato che i 15 milioni in termini di competenza, appostati sul capitolo di bilancio 7600, appositamente istituito, denominato "spese per miglioramento competitività porti italiani e trasferimento ferroviario e modale nei sistemi portuali", non sono stati impegnati: se all'impegno non si provvederà nel 2016, le risorse andranno in economia. Inoltre, sul predetto capitolo di bilancio risultano iscritti, in termini di residui 2014, 39 milioni - assegnati dal comma 236 della legge di stabilità 2015 - rivenienti dalle revoche disposte dall'articolo 13, comma 1, del DL n. 145 del 2013<sup>34</sup>, che a causa del mancato impegno contabile, sono andati in economia e non risultano più disponibili.

<sup>32</sup> Le nuove Autorità di sistema mantengono la natura giuridica di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria e sottoposti ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 12 della medesima norma. Proprio in ragione della natura giuridica di detti enti si prevede, a differenza di quanto previsto fino ad ora dalla legge n. 84 del 1994, l'applicazione - per il personale dirigenziale e non, anche in tema di assunzioni, nonché per il Presidente e il Segretario generale - del decreto legislativo n. 165 del 2001. L'Autorità di Sistema Portuale sarà governata in modo snello: il Presidente, il Comitato di gestione, il Segretario generale, il Collegio dei revisori dei conti, con una sensibile riduzione del numero di componenti del Comitato di gestione (rispetto agli attuali Comitati portuali, si passa da circa 336 membri a circa 70).

<sup>33</sup> La Conferenza unificata, in data 31 marzo 2016, ha espresso l'intesa sul testo del decreto, chiedendo l'introduzione di alcune modifiche al testo del decreto tra cui, in particolare, una "moratoria" di tre anni nell'attuazione degli accorpamenti delle Autorità portuali assegnando ad esse propria autonomia amministrativa.

<sup>34</sup> Nella deliberazione n. 5/2016 dell'11 febbraio 2016 della Sezione del controllo di legittimità, sono chiariti alcuni fondamentali aspetti prodromici alla procedura di riassegnazione di risorse derivanti da revoche, quali la definizione di attività programmatoria e di ricognizione complessiva delle risorse da destinare.

## LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

Con riguardo all'effettuazione del monitoraggio sui piani triennali delle opere marittime, che rappresenta attività tipica del MIT, l'Amministrazione, nel 2015, ha avviato e "tarato" le modalità informatiche per realizzare il Sistema di monitoraggio. Nelle more della messa a punto del sistema, l'Amministrazione ha istituito un apposito Nucleo di monitoraggio.

Il programma 13.04 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" non si caratterizza per la rilevanza di risorse ad esso imputate. Infatti, gli stanziamenti definitivi sono pari al 2 per cento del totale e così gli impegni. La spesa è prevalentemente di parte corrente ed è rappresentata da trasferimenti, sia per spese di funzionamento sia per spese aventi carattere obbligatorio, all'Ente nazionale per l'aviazione civile nonché da somme da assegnare alla Regione Sardegna per consentire la riduzione dei disagi derivanti dalla condizione di insularità e per assicurare la continuità del diritto alla mobilità anche ai passeggeri non residenti.

Nonostante lo scarso rilievo finanziario, le competenze che ricadono nell'attuazione del programma rivestono importante natura strategica, investendo le scelte, con effetti finanziari ed economici, sia dei diversi livelli di governo (Stato, Regioni ed enti locali) sia dei privati (società di gestione aeroportuale). Da questo punto di vista il più importante atto strategico emanato nel 2015 dal MIT è stato il d.P.R. 17 settembre 2015, n. 201. Si tratta del regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione. Esso segue all'atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale del 31 dicembre 2012<sup>35</sup> ed agli ulteriori indirizzi contenuti nell'XI Allegato al DEF 2014 in materia di Piano nazionale degli aeroporti. Nel corso del 2015 è proseguito il confronto con le Regioni in ordine al nuovo Piano nazionale degli aeroporti sia in sede politica che tecnica, fino a raggiungere l'intesa richiesta dalla normativa di riferimento, che ha rappresentato il presupposto per l'adozione del d.P.R. in questione.

Il nuovo Piano, ancora da ultimarsi<sup>36</sup>, presenta alcuni elementi di continuità con il precedente, quali la programmazione di misure di razionalizzazione dei servizi aeroportuali e di efficientamento dei costi, ma si fonda su un diverso impianto nell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

*Partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in 38 aeroporti di interesse nazionale, a fronte dei 31 precedenti, nell'ambito dei quali è stato enucleato un numero limitato di aeroporti di particolare rilevanza strategica. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica e di quelli che garantiscono la continuità territoriale di Regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, devono poi rispettare le seguenti condizioni:*

- a) esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;*
- b) dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.*

*In tale nuovo impianto risulta centrale la politica delle alleanze tra gli aeroporti per il superamento della conflittualità tra gli stessi, soprattutto se di piccole dimensioni e situati a breve distanza gli uni dagli altri. Da questo punto di vista, il d.P.R. 17 settembre 2015 n. 201 all'art. 1, comma 6, ha previsto che la gestione unica degli aeroporti sia la condizione da realizzare affinché siano considerati di particolare rilevanza strategica. In linea generale, la specializzazione del ruolo dei singoli aeroporti e la costituzione di reti o sistemi aeroportuali viene assunta dal Piano quale strumento fondamentale per superare situazioni di inefficienza e di conflittualità tra scali situati a breve distanza, nonché per ridurre i costi e consentire una crescita integrata dei medesimi scali. In tale quadro, è prevista l'incentivazione di ogni possibile forma di alleanze tra gli aeroporti di bacino*

<sup>35</sup> Il Piano del 2012 rappresentava una proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *protempore* ai fini della successiva intesa della Conferenza Stato-Regioni, Province autonome richiesta dalla normativa per l'emanazione del d.P.R. di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. Il confronto avviato in tale sede si era però bloccato a causa del cambio di Governo. Il precedente Piano prevedeva l'individuazione di 31 aeroporti di interesse nazionale.

<sup>36</sup> Per la valutazione ambientale strategica (VAS) è stato delegato l'ENAC.