

Contemporaneamente si provvederà ad impegnare a favore delle Regioni stesse, nella misura prevista dal DM 481, la somma afferente la competenza dell'esercizio 2017.

- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:**

Cap. 7584

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	1.234.175	CP	1.225.856	CP	0,00	DL 69/2013 art. 20, c. 2
CS	1.234.175	CS	1.225.856	CS	0,00	

B. PROGRAMMA: 02 - Autotrasporto ed intermodalità

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, pone in essere una serie di interventi a favore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi e per lo sviluppo dell'intermodalità.

Tali interventi, oltre a quelli in fase di completamento (erogazione di contributi già definiti ed accordati), sono già in corso od in fase di attivazione. Si fa riferimento in particolare: allo sviluppo delle "autostrade del mare", all'incentivazione all'acquisto di veicoli ecologici, ad interventi di sostegno del settore tramite sgravi fiscali (ad esempio la deduzione forfettaria "spese non documentate" autotrasportatori monoveicolari), alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali, all'incentivazione del trasporto combinato o trasbordato su ferrovia, ad interventi per favorire l'aggregazione imprenditoriale e progetti di formazione professionale, ad interventi per la realizzazione della rete nazionale degli interporti e della piattaforma logistica nazionale.

Tutti gli interventi in parola derivano da precisi impegni che il Governo ha preso con le Associazioni degli autotrasportatori e sono finalizzati allo sviluppo ed al rinnovamento del settore dell'autotrasporto, tra i più colpiti dai perduranti effetti della crisi economica globale, dal conseguente andamento negativo dell'economia reale e dall'impatto della restrizione creditizia. L'assetto del mercato italiano, infatti, risente di una serie di squilibri e carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle imprese italiane di autotrasporto a vantaggio di quelle straniere. L'obiettivo è quello di porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, mirando anche a superare la sostanziale monomodalità del trasporto delle merci attraverso una efficace politica nazionale dell'intermodalità e della logistica.

Inoltre, l'istituzione dell'ERRU (Registro Elettronico Europeo delle Imprese di Trasporto) in attuazione della normativa comunitaria (Regolamenti CE n° 1071 e 1072 del 2009), prevede lo svolgimento di rilevanti attività a livello tecnico ed amministrativo per consentire la sperimentazione del sistema, in vista della sua completa accessibilità ed interconnessione a livello europeo a partire dal 1° gennaio 2013.

Gli obiettivi correlati all'attività della Direzione generale sono pertanto volti a:

- ✓ Ottimizzare le procedure per la pianificazione, l'erogazione di contributi e altri interventi finanziari per l'autotrasporto, per l'intermodalità e per la realizzazione degli interporti;
- ✓ Aggiornare la normativa del trasporto nazionale ed internazionale su strada di viaggiatori e merci e potenziare l'attività di controllo e di monitoraggio.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte al legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** Tutti i fondi stanziati nel bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto sono assolutamente necessari per far fronte agli impegni assunti dal Governo e sostanzianti in conseguenti attività amministrative di impegno di spesa e di pagamento. Qualsiasi ulteriore taglio, oltre quelli allo stato già operati, dei fondi di bilancio stanziati, sia in termini di competenza che di cassa, assolutamente necessaria per far fronte agli impegni di spesa, non può che avere conseguenze negative sul settore, con possibili agitazioni sindacali e fermi del traffico, con risvolti che trascendono gli aspetti amministrativi e di gestione. Per quanto riguarda, in particolare le attività concernenti la "**Spending Review**", ovvero la revisione dei programmi di spesa e dei trasferimenti per verificarne l'attualità e l'efficacia, va sottolineato che gran parte delle risorse destinate al sostegno dell'autotrasporto, negli ultimi anni sono state stanziate ed erogate con interventi di carattere annuale, senza alcuna prospettiva strutturale.

Occorre evitare per quanto possibile contributi indifferenziati e liberare risorse, che possano essere indirizzate a interventi strutturali in grado di incidere sulla competitività e sulla organizzazione del settore. Sono pertanto in corso di definizione:

- ✓ Strumenti di intervento di natura strutturale, tali da non ridurre l'erogazione di risorse pubbliche a mero sussidio, ma da agire eliminando possibili sprechi e incidendo sull'innovazione nella organizzazione della produzione;
- ✓ Riduzione del costo del lavoro - anche attraverso la riduzione dei contributi pagati dalle imprese agli autisti che svolgono servizi di trasporto internazionale (misure di aiuto da attuare con il regime "de minimis");
- ✓ Interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione, quale la riduzione dei pedaggi autostradali;
- ✓ Investimenti, per l'intermodalità e per l'occupazione, interventi a favore dei lavoratori svantaggiati, formazione professionale e quant'altro.

Sono inoltre in corso diversi progetti, sia a livello italiano che comunitario ed internazionale, in materia di tutela dell'ambiente, per la riduzione delle emissioni di PM10 e di ossido di azoto. Tali progetti presuppongono notevoli limitazioni alla circolazione dei veicoli pesanti meno ecologici e necessariamente dovranno essere accompagnati da misure (ad esempio, incentivi) al fine di essere realizzati senza gravi ripercussioni sul settore dell'autotrasporto e quindi sul sistema economico nel suo complesso.

Va inoltre rilevato che al fine di favorire l'intermodalità nel trasporto delle merci rilevante importanza assume l'attività per la realizzazione e gestione attraverso il soggetto attuatore unico UIRNet del sistema telematico di riferimento per la gestione della rete logistica nazionale finalizzato a permettere l'interconnessione dei nodi di interscambio modale con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza della logistica in Italia. UIRNet SpA è soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale, ai sensi dell'art. 61-bis del D.L. 24 gennaio 2012 n. 1 (convertito in legge 24 marzo 2012 n. 27) ed organismo di diritto pubblico, ai sensi del D.M. 6 dicembre 2012, n. 449.

UIRNET Spa, in qualità di soggetto attuatore del MIT, nel mese di dicembre 2008 ha affidato la realizzazione della infrastruttura immateriale (PNL), ad un raggruppamento temporaneo di imprese, i lavori sono stati collaudati nel mese di luglio 2016 mentre per la gestione della PLN UIRNet ha scelto lo strumento della concessione di servizi in finanza di progetto ex art 278 DPR n. 207/2010 in applicazione di specifiche norme di legge convenzionali. In prosecuzione di quanto avviato nel 2015, è stata mantenuta la gestione provvisoria della PLN in capo al cosiddetto "Gestore Provvisorio" (HP Enterprise Services Italia S.r.l), nel frattempo si è conclusa anche la seconda fase della gara per l'affidamento in finanza di progetto di un contratto di concessione per l'estensione e la gestione della Piattaforma Logistica nazionale, indetta con una gara informale, ai sensi dell'articolo 30 del D.lgs. n. 163/2006: il 1° dicembre 2016 la Commissione di gara appositamente nominata ha disposto l'aggiudicazione provvisoria in favore dell'RTI composto da HP Enterprise Services Italia S.r.l. (mandataria), Vitrociset S.p.A e F.A.I Service Società Cooperativa (mandanti). Successivamente, con delibera del 20 dicembre 2016, il Consiglio di Amministrazione di UIRNet ha deliberato l'aggiudicazione definitiva della gara, subordinando l'efficacia di tale aggiudicazione all'esito positivo della verifica del possesso dei requisiti di carattere generale. Da ultimo, in data 28.01.2017, è stata sottoscritta la Convenzione di Concessione con il Gestore. Dal punto di vista funzionale attualmente la PLN, che è già stata trasferita presso il cloud del MIT ed è in grado di gestire contemporaneamente le missioni di 500.000 vettori terrestri, ha concluso la sua fase sperimentale ed iniziato la fase operativa con la migrazione nella PLN medesima del sistema gestionale Port Control System (PCS) del porto di Genova. Con il collegamento del Porto di Genova alla PLN - a far data dal 6 febbraio 2017 - è iniziata concretamente una vera e propria rivoluzione tecnologica nel mondo dell'autotrasporto che permetterà al sistema Paese, tramite l'interconnessione dei diversi sistemi di gestione e controllo sul territorio nazionale in un unico contenitore, di recuperare il gap nel settore poggiando su tre assi principali: efficienza, rapidità e sicurezza. Al fine di supportare la fase di gestione e diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale, con particolare riferimento alla diffusione della logistica digitale nei nodi del Mezzogiorno al fine di ridimensionare il divario attualmente esistente, il legislatore con l'articolo 4-bis del decreto legge 29 dicembre 2016, n. 243 convertito con modificazioni dalla

legge 27 febbraio 2017, n. 18, ha previsto un incremento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2017 al 2022 delle risorse già stanziato in bilancio per la realizzazione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale. L'utilizzo di tali risorse aggiuntive sarà disciplinato con specifica convenzione che verrà stipulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e UIRNET spa, soggetto attuatore unico della Piattaforma Logistica nazionale.

Nell'ambito degli interventi atti a favorire l'intermodalità e, nella specie, nel quadro delle misure incentivanti volte a convertire il flusso di trasporto delle merci dalla strada a modalità di trasporto maggiormente sostenibili, quali ferro e mare al fine di compensare il notevole squilibrio esistente nel trasporto merci che vede prevalere il trasporto su strada a scapito di altre modalità di trasporto, si inseriscono le misure di cui all'articolo 1, comma 647 e comma 648 della legge n. 208/2015 (legge di stabilità 2016). Nella legge di stabilità 2016 il governo italiano ha previsto, rispettivamente, lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano le autostrade del mare (c.d. "Marebonus") autorizzando la spesa annua di 45, 4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44, 1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48, 9 milioni di euro per l'anno 2018, o che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci (c.d. "Ferrobonus") autorizzando in questo caso la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017, 2018. Tali risorse, originariamente stanziato dalla legge di stabilità 2016, sono state decurtate con il decreto legge n. 193/2016 convertito nella legge 225/2016 della cassa relativa all'annualità 2016 tanto per il "Marebonus" che per il "Ferrobonus". Il decreto legge 24 aprile 2017 n. 50 ha previsto ulteriori riduzioni dei fondi per il 2017 (€ 1.814.799 per "Marebonus" e € 823.015 per "Ferrobonus"). Nel corso del 2016 l'Amministrazione, ha dato attuazione al disposto normativo in primo luogo avviando una serie di incontri sia con tutti gli operatori del settore che con le istituzioni comunitarie e nazionali coinvolte nell'adozione dei regolamenti "Marebonus" e "Ferrobonus" per i quali la legge prevede la forma del regolamento ministeriale ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 400/1988 nonché la preventiva autorizzazione della Commissione Europea. L'Amministrazione ha dovuto pertanto predisporre gli schemi di regolamento da notificare a Bruxelles per ottenere l'autorizzazione quale aiuto di stato, sullo schema di regolamento autorizzato si è dovuto attendere prima il concerto del Ministero economia e finanze e quindi acquisire il parere favorevole della Sezione Normativa del Consiglio di Stato. Infine, in vista della piena operatività delle misure di cui trattasi, sono stati predisposti gli schemi dei decreti dirigenziali di attuazione il cui ambito di applicazione rimane comunque limitato ai soli aspetti tecnici di dettaglio, essendo riservato alla fonte normativa superiore la disciplina delle modalità relative all'espletamento dell'istruttoria e alle condizioni di ammissibilità dei progetti.

- Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7305

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	2.804.119	CP	0,00	CP	0,00	LS 147/2013 art. 1 c. 90
CS	2.804.119	CS	0,00	CS	0,00	

Nota: per i 5 milioni di euro ex lege 18/2017 è stata richiesta variazione di bilancio al MEF.

Cap. 1245

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	44.100.000,00	CP	48.900.000,00	CP	0,00	LS 208/2015 art. 1 c. 647
CS	89.500.000,00	CS	48.900.000,00	CS	0,00	

Nota: al lordo degli accantonamenti disposti ai sensi del DL n. 50/2017.

Cap. 1246

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	20.000.000,00	CP	20.000.000,00	CP	0,00	LS 208/2015 art. 1 c. 648
CS	40.000.000,00	CS	20.000.000,00	CS	0,00	

Nota : al lordo degli accantonamenti disposti ai sensi del DL n. 50/2017.

Cap. 1337

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	0,00	CP	236.181.685,00	CP	240.000.000,00	LS 190/2014 art. 1 c. 150
CS	0,00	CS	236.181.685,00	CS	240.000.000,00	

C. PROGRAMMA: 04 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: La Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC dal D. Lgs. n. 250/97, esercita le competenze statali in materia di aviazione civile, in particolare di vigilanza sugli enti di settore, anche attraverso contratti di programma e di servizio (ENAC ed ENAV), nonché interventi a sostegno della mobilità.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** Nell'ambito della missione 13.4 la Direzione Generale gestisce un capitolo di spesa di investimento, il 7740, che viene utilizzato per trasferire all'ENAC i fondi necessari per il pagamento delle rate dei mutui che sono stati accesi dalle Società di gestione aeroportuale per opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali, come previsto da varie leggi (139/1992, 135/1997, 194/1998, 388/2000 e 166/2002). Nel bilancio triennale 2017-2019 è previsto uno stanziamento di competenza pari a 7 milioni di euro per l'anno 2017 e a 10 milioni di euro per gli anni 2018 e 2019.
- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:**

Cap. 7740

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	7.000.000,00	CP	10.000.000,00	CP	10.000.000,00	L. n. 139/1992 L. n. 135/1997 L. n. 194/1998
CS		CS		CS		L. n. 388/2000 L. n. 166/2002

Elementi illustrativi relativi alle autorizzazioni di spesa per investimenti: proposte di rimodulazioni, rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni previste a legislazione vigente ai sensi dell'art. 23 comma 3 lettera a) e b) legge 1296/2009:

Non si prevede di effettuare proposte di rimodulazioni, rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni previste a legislazione vigente ai sensi dell'art. 23 comma 3 lettere a) e b) legge 196/2009.

D. PROGRAMMA: 5 - Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: Il Dipartimento, attraverso la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie svolge l'attività di promozione e sviluppo del servizio di trasporto per ferrovia di passeggeri e di merci nel quadro della normativa comunitaria e di miglioramento dei livelli di sicurezza del trasporto ferroviario.

L'attività della Direzione generale ha pertanto i seguenti obiettivi:

- ✓ Promuovere lo sviluppo di un sistema ferroviario interoperabile e sicuro, anche attraverso la vigilanza sugli organismi deputati alla sicurezza;
- ✓ Promuovere lo sviluppo del trasporto di merci e di persone per ferrovia, al fine di realizzare un sistema efficiente, affidabile e non inquinante, sia in regime di libero mercato che di servizio universale, in termini di copertura territoriale, qualità e puntualità;
- ✓ Vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari;
- ✓ Ottimizzare l'attività strumentale alla regolazione e alla sicurezza e nel trasporto ferroviario;
- ✓ Promuovere lo sviluppo del sistema ferroviario dando impulso alle attività di indirizzo, vigilanza, monitoraggio e controllo su RFI. L'attività è svolta attraverso la gestione del Contratto di Programma - parte Investimenti, lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura.

Di seguito si forniscono informazioni con riferimento alle autorizzazioni di spesa del PROGRAMMA 05

D.1 - Autorizzazione di spesa: Legge 166/2002, art. 38, comma 6, punti A-B-C (Cap. 7301/pg.1-2-3)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: Per lo sviluppo del trasporto merci con particolare riguardo al combinato, la Direzione generale è impegnata nella erogazione di incentivi e contributi ex art. 38 della legge 166/2002.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

- **Attività programmata:** Per l'attuazione delle finalità legate all'incentivazione del trasporto combinato di cui all'art. 38 commi 5, 6 e 7 della legge 166/2002, risulta soddisfacente lo stanziamento previsto per gli anni 2017 e 2018 e 2019 di cui alla tabella 10 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al capitolo 7301. Si precisa che il finanziamento proseguirà fino al 2021 e si segnalano tra le criticità i cambi frequenti di denominazione dei beneficiari che richiedono una mole di lavoro supplementare per la verifica e il monitoraggio delle variazioni. Si segnalano, altresì, gli accantonamenti dovuti al pignoramento delle somme a disposizione per debiti MIT indipendenti e diversi dalle finalità legate all'attività di cui all'art. 38 commi 5, 6 e 7 della legge 166/2002.
- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale**

Cap. 7301 pg 1, 2 e 3

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	32.500.000	CP	27.500.000	CP	13.000.000	L. n. 166/2002, art. 38 c. 5, 6 e 7
CS	32.500.000	CS	27.500.000	CS	13.000.000	

Nel corso dell'esercizio 2017 si prevede l'erogazione di euro 23.640.000

D.2 - Autorizzazione di spesa: LS 208/2015, art. 1, comma 654, punto 1

(Cap. 7290/pg. 2 e 3)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: La Legge di Stabilità 2016 n. 208 del 28 dicembre 2015, all'art. 1, comma 654 prevede la copertura finanziaria del servizio di trasporto ferroviario AFA riferita al periodo 1° gennaio 2013 - 30 giugno 2018 per un importo complessivo di euro 29.026.383,00, di cui euro 21.026.383,00 per l'anno 2016, euro 5.400.000,00 per l'anno 2017 ed euro 2.600.000 per il primo semestre 2018.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** L'Accordo di Programma del 27 aprile 2016 relativo alla prosecuzione del servizio di trasporto per l'Autostrada Ferroviaria Alpina per il periodo 2013-2018, stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e Trenitalia S.p.A., prevede una spesa pari ad euro 24.851.000,00, di cui euro 2.226.000,00 riferiti al primo semestre 2013, euro 15.955.000,00 riferiti al periodo 1° luglio 2013 - 31 dicembre 2016, euro 4.450.000,00 per il 2017 ed euro 2.220.000,00 per il primo semestre 2018. Lo stanziamento per gli anni 2017 e 2018 previsto dalla

Legge di Stabilità 2016 e allocato sul cap. 7290/pg.2 risulta, pertanto, soddisfacente, come risulta dalla tabella seguente:

- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:**

Cap. 7290 pg 2/3

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	5.400.000	CP	12.600.000	CP	10.000.000	LS 208/2015, art. 1, c. 654
CS	6.280.000	CS	14.446.000	CS	10.444.000	

Nel corso dell'esercizio 2017 si prevede di erogare il saldo corrispondente al servizio prestato nell'esercizio 2016 pari a euro 2.706.783,20 e l'anticipo per il 2017 pari a euro 1.780.000.

A partire dall'esercizio 2019 e per i successivi 10 anni il servizio è stato rifinanziato per 60milioni di euro (risorse di cui al piano gestionale 3). E' in fase di definizione la proposta di prosecuzione del servizio di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) nel periodo successivo al mese di giugno 2018, data in cui termina il servizio denominato "transitorio".

D.3 - Autorizzazione di spesa: Legge 194/1998, art. 3, comma 1, punto 1
(Cap. 7562/pg. 2)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: La legge 194/98 autorizzava il contributo per la realizzazione dei Passanti ferroviari di Milano e di Torino, da pagarsi sul cap. 7562 negli anni 1998/2009.

L'ultima annualità di competenza 2009 è stata liquidata nel corso dell'esercizio finanziario 2011 in conto residui 2009 completando di fatto, nei limiti degli impegni e della cassa disponibili, l'erogazione del finanziamento in relazione ai decreti di impegno originari.

Al termine del finanziamento, mentre l'erogazione del contributo a favore del Comune di Milano risultava completamente soddisfatta, nei confronti del Comune di Torino, a causa della andata "in economia" dello stanziamento per l'anno 1998 e in seguito all'esaurimento delle risorse disponibili, risultava un debito residuo di Euro 18.000.000,00. Su proposta di rifinanziamento dell'intervento "Passante ferroviario del Comune di Torino" da parte della ex D.G. per le Infrastrutture ferroviarie, nel corso dell'E.F 2013 sono state riassegnate sul cap. 7562 le seguenti risorse:

- ✓ anno 2013: 6.000.000,00
- ✓ anno 2014: 5.904.169,00
- ✓ anno 2015: 6.000.000,00

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte al legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** Sono state impegnate e pagate le somme relative alle annualità 2013/2014/2015. L'erogazione del contributo è, pertanto, completata.

D 4 - Autorizzazione di spesa: LS 190/2014, art. 1, c. 240 - (Cap. 7563/pg. 1)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019

La legge di stabilità 2015 (L 190/2014) all'art.1, comma 240 autorizza, per la tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure, un contributo quindicennale, in erogazione diretta, di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016 per complessivi 225 milioni di euro.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	sono necessarie risorse aggiuntive(*)
Stato di avanzamento dei lavori	Non ancora avviati

(*) L'intervento, riportato nell'Aggiornamento 2015 al CdP-I 2012-2016 nella tabella A come "Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure", ha un costo complessivo di 1.540 milioni di euro. Allo stato attuale esiste pertanto una copertura finanziaria parziale che non appare sufficiente alla realizzazione di un lotto funzionale.

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale**

Cap. 7563 pg 1

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	15.000.000	CP	15.000.000	CP	15.000.000	LS 190/2014, art. 1, c. 240
CS	15.000.000	CS		CS		

La proposta di completamento del finanziamento (per ulteriori 1.315 milioni) sarà valutata sulla base dell'effettiva priorità dell'opera, in considerazione dell'intero programma di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale.

D 5 - Autorizzazione di spesa: LF 448/2001, art. 45, comma 2, punti 1, 2 e 3- (Cap. 7565/pg. 1-2-3)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: La legge 448/2001 - art. 45, comma 2 autorizza il finanziamento degli oneri finanziari sostenuti dalla Regione Lombardia per "*Spese sostenute per la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio del nuovo polo esterno della Fiera di Milano*" per un totale complessivo di € 157.500.000,00 (€ 10.500.000 annui) così suddivisi:

✓ PG. 1 - euro 1.500.000,00 annui dal 2002 al 2016

- ✓ PG. 2 - euro 4.000.000,00 annui dal 2003 al 2017
- ✓ PG. 3 - euro 5.000.000,00 annui dal 2004 al 2018

La D.G. scrivente provvede annualmente all'emissione di un decreto di pagamento a favore della Regione Lombardia dell'importo di euro 5.000.000,00 di cui al p.g. 3 del cap. 7565 e, successivamente, dietro richiesta dell'ente beneficiario, allo svincolo dell'intero importo di euro 10.500.000,00 del capitolo in questione, a copertura dell'operazione finanziaria "Bond Lombardia" della Regione Lombardia. Per i piani gestionali 1 e 2 provvede direttamente il MEF secondo quanto stabilito dal piano di ammortamento del finanziamento attraverso ruoli di spesa fissa.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte al legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** Trattasi del prolungamento della linea 1 della Metropolitana di Milano fino a Rho Pero.
Con D.D. n. 7171 del 4/12/2002 è stato autorizzato il limite di impegno quindicennale della somma di euro 1.500.000 a decorrere dall'anno 2002 fino all'anno 2016; con D.D. n. 1704 del 31/03/2003 è stato autorizzato il limite d'impegno quindicennale della somma di euro 4.000.000 a decorrere dall'anno 2003 fino all'anno 2017; con D.D. 1013 del 9/03/2004 è stato autorizzato il limite di impegno quindicennale della somma di euro 5.000.000 a decorrere dall'anno 2004 fino all'anno 2018.
Al 31/12/2016 si è concluso il trasferimento dei limiti di impegno di cui al piano gestionale 1, pertanto le risorse iscritte nel bilancio a legislazione vigente ammontano complessivamente ad euro 9.000.000, sia in conto cassa che in conto competenza, per l'anno 2017 (esercizio in cui si concluderà il trasferimento dei limiti di impegno di cui al piano gestionale 2) e 5.000.000 per l'anno 2018. Si segnala la criticità dovuta al mancato trasferimento dell'annualità 2015 depositata sul conto di tesoreria 23360, in quanto le risorse finanziarie depositate risultano interamente accantonate a garanzia di procedure esecutive per debiti MIT indipendenti e diversi dalle finalità della legge in parola.

• **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale**

Cap. 7565 pg 1, 2 e 3

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	9.000.000	CP	5.000.000	CP		LF 448/2001 art. 45, c. 2, p. 1, 2 e 3
CS	9.000.000	CS	5.000.000	CS		

D 6 - Autorizzazione di spesa: LS 228/2012, art. 1, c. 208 - (Cap. 7532/pg. 1)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: L'opera sarà realizzata in fasi funzionali con tempi di costruzione stimati in oltre 10 anni (2029).

La nuova Linea Torino-Lione è parte integrante del Core Network TEN-T, in particolare ricade nel Corridoio Mediterraneo che consente di connettere la penisola Iberica con l'Europa dell'Est.

La parte comune italo-francese della nuova Linea Torino-Lione verrà realizzata in stretta collaborazione tra Italia e Francia e, a tal fine, i due Paesi hanno sottoscritto i seguenti atti:

- ✓ Accordo del 30 gennaio 2012 (ratificato con legge 23 aprile 2014, n. 71)
- ✓ Accordo del 24 febbraio 2015 (ratificato con legge 5 gennaio 2017, n. 1)
- ✓ Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (ratificato con legge 5 gennaio 2017, n. 1)

Gli Accordi internazionali sopra citati stabiliscono una ripartizione dei costi tra Italia e Francia indipendente dall'ubicazione (e dal costo) territoriale delle opere. Sulla base di quanto disposto da detti Accordi, infatti, il costo complessivo attualmente certificato per la realizzazione della nuova linea (sezione transfrontaliera) è pari a 8.610 M€. Tenuto conto del tasso di rivalutazione previsto sulla base degli stessi Accordi (0% per il periodo 2012-2015 e 1,5% per il periodo successivo), il costo a vita intera dell'intera opera è pari a 9.629 M€. Di tale importo, sempre sulla base degli Accordi internazionali, compete all'Italia una somma pari a 5.573 M€ (circa il 58% del totale). A tale somma occorre aggiungere il costo degli studi, attività preliminari ed indagini, pari a 774 M€. Ne deriva un costo totale a vita intera a carico dell'Italia pari a 6.347 M€.

Le risorse complessive ammontano a 3.279 M€, costituite da 2.967 da Stato (di cui 2.565 MIT) e 763 M€ da fonti comunitarie (CEF 2016-2019 - Grant Agreement del 1° dic 2015).

Lo stato d'avanzamento dei lavori al 31/12/2016 ammonta a circa 509 M€.

La Legge di ratifica n. 1/2017 ha sancito che l'opera rientra tra quelle da realizzare e finanziare per lotti costruttivi.

Con delibera CIPE n. 19 del 20/02/2015 (GURI del 6/8/2015) è stato approvato il progetto definitivo (parte italiana della sezione transfrontaliera) della nuova linea Torino-Lione. È in corso il completamento del cunicolo esplorativo della Maddalena (fine prevista nel 2017). Sono altresì in fase di progettazione le varianti per ottemperare alle prescrizioni del CIPE. Nel 2017 si prevede di avviare opere varie (a Chiomonte) propedeutiche alle attività di cantiere.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:
Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

Cap. 7532 pg 1

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	102.540.000	CP	293.540.000	CP	243.540.000	LS 228/2012, art.1, c. 208
CS	120.540.000	CS	102.540.000	CS		

D 7 - Autorizzazione di spesa: DL 98/2011, art. 32, c. 1, p. 12 - (Cap. 7532/pg. 2)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: Il CIPE, con Delibera 23.03.2012, n. 23, ha disposto l'assegnazione dei fondi per *“opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale e sociale della nuova linea Torino - Lione”* per un importo complessivo di € 10.000.000,00 secondo la seguente assegnazione temporale:

anno 2013 € 2.000.000,00

anno 2014 € 5.000.000,00

anno 2015 € 3.000.000,00

Si sono poi susseguite diverse delibere CIPE che hanno, tra l'altro, rimodulato l'articolazione temporale delle risorse.

In ultimo, con la delibera n. 62 del 1 dicembre 2016, il CIPE, a seguito della riduzione di spesa, in termini di competenza e di cassa, di euro 438.685 di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze n. 34776/2014, ha rimodulato l'elenco delle *“Opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione”*, e ha rideterminato l'importo da destinare alle stesse in complessivi euro 9.561.315, a valere sulle risorse recate dall'articolo 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, secondo la seguente articolazione temporale:

anno 2013 € 2.000.000

anno 2014 € 7.561.315.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte al legislazione vigente nel bilancio pluriennale:

- **Attività programmata:** Le risorse relative all'annualità 2013 (Euro 2.000.000,00) sono state interamente erogate nell'E.F. 2015 a favore della Regione Piemonte per il 61% e a favore della Città di Susa per il 39% così come disposto dalla delibera CIPE 91/2013. Le risorse riferite alla competenza 2014 (Euro 7.561.315,00) sono state impegnate nell'E.F. 2015 secondo la stessa percentuale di ripartizione come da delibera CIPE sopra richiamata e al 31/12/2016 risultavano erogate parzialmente per un importo pari a 1.222.017,50. Si prevede l'erogazione del saldo di competenza 2014 entro l'esercizio 2017.

D 8 - Autorizzazione di spesa: DL 98/2011, art. 32, c. 1, p. 3 - (Cap. 7515/pg. 1)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: L'art. 32, comma 1, del DECRETO-LEGGE 6 luglio 2011, n. 98, dispone che *“Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798 con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016”*. Le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA.”

Il CIPE, con Deliberazione n. 85 del 6 dicembre 2011, ha autorizzato, ai sensi dell'art. 2, comma 233 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, l'avvio del secondo lotto costruttivo non funzionale della “Linea AV/AC Milano Verona, tratta Treviglio Brescia”, il cui valore ammonta a 919,5 milioni di euro. Per la realizzazione di tale lotto, con la citata delibera, il CIPE ha disposto a favore di RFI S.p.A. l'assegnazione di 919,5 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui all'articolo n. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, convertito dalla legge n. 111/2011, secondo la seguente articolazione:

anno 2012 184 milioni di euro
 anno 2013 184 milioni di euro
 anno 2014 184 milioni di euro
 anno 2015 184 milioni di euro
 anno 2016 183,5 milioni di euro

A seguito dei tagli e delle rimodulazioni intervenute, le risorse sono così articolate:

anno 2012 184.000.000,00 €

anno 2013 181.061.202,00 €
 anno 2014 189.056.677,00 €
 anno 2015 185.214.555,00 €
 anno 2016 185.110.097,00 €

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte al legislazione vigente nel bilancio pluriennale

- **Attività programmata:** Al 31/12/2016 la linea ferroviaria era completata e in esercizio nel rispetto del limite di spesa dell'intervento che risulta completamente coperto dalle risorse iscritte nel bilancio.
- **Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale**

Cap. 7515 pg 1

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP		CP		CP		DL 98/2011, art. 32, c. 1, p. 3
CS	189.056.677	CS	183.500.000	CS		

D 9 - Autorizzazione di spesa: DL 98/2011, art. 32, c. 1, p. 4 - (Cap. 7518/pg. 1)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: La Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi è realizzata per lotti costruttivi non funzionali ai sensi dell'art. 2, commi da 232 a 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191.

Il costo a vita intera dell'intera opera è pari a 6.200 milioni di euro.

Il CIPE con l'ultima delibera n. 42 del 10 agosto 2016 ha finanziato e autorizzato l'avvio del 4° lotto costruttivo e ha aggiornato il cronoprogramma dei lavori. Con la citata delibera i finanziamenti complessivi destinati all'intervento risultano pari a 3.817 milioni di euro.

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	Come da programma

ELEMENTI DI DETTAGLIO SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7518 pg 1

2017		2018		2019		Autorizzazione di spesa
CP	230.000.000	CP	120.000.000	CP	120.000.000	DL 98/2011, art. 32, c. 1
CS	230.000.000	CS	120.000.000	CS	120.000.000	

D 10 - Autorizzazione di spesa: DL 98/2011, art. 32, c. 1, p. 6 - (Cap. 7520/pg. 1)

Principali attività programmate per il triennio 2017-2019: Il CIPE con Delibera 23.03.2012 n. 22 ha disposto l'assegnazione dei fondi relativi alle *“somme da assegnare al soggetto aggiudicatore, Società di Committenza Regionale S.P.A.- Regione Piemonte, per il nodo di Torino e accessibilità ferroviaria opere di prima fase - stazione di Rebaudengo”* secondo la seguente assegnazione temporale:

anno 2012 € 3.000.000,00

anno 2013 € 2.000.000,00

anno 2014 € 3.000.000,00

anno 2015 € 12.000.000,00

che in seguito ad accantonamenti e rimodulazioni risultano come di seguito distribuiti:

anno 2012 € 3.000.000,00

anno 2013 € 1.968.056,00

anno 2014 € 2.793.906,00

anno 2015 € 10.608.096,00

ELEMENTI DI SINTESI SULL'ATTUAZIONE DELLE SPESE DI INVESTIMENTO:

PROFILI DI ANALISI	RISPOSTA
Le risorse finanziarie sono compatibili con le attività programmate	Si
Stato di avanzamento dei lavori	In ritardo (*)

(*) Nell'ottobre 2014 il soggetto aggiudicatore ha provveduto all'aggiudicazione dell'intervento; nel novembre 2014 è stato fatto ricorso contro tale aggiudicazione. Recentemente il soggetto aggiudicatore ha provveduto ad affidare l'attività di validazione del progetto esecutivo e prossimamente procederà all'avvio delle opere.