

16.10.1997), con una indagine conoscitiva, che ha riguardato oltreché l'evoluzione economica ed istituzionale del settore portuale, anche i problemi della liberalizzazione delle operazioni portuali ed i conseguenti aspetti della concorrenza. Nelle sue conclusioni l'Autorità ha rilevato che il processo di liberalizzazione e di riorganizzazione del settore portuale sembra incontrare ancora resistenze e vischiosità per ragioni di carattere istituzionale, normativo e culturale; in particolare uno degli ostacoli principali è ravvisato nel permanere di una commistione di funzioni di regolazione e di attività imprenditoriali, ancora presente nelle imprese controllate dalle autorità portuali.

In tal senso è, del resto, anche la pronuncia della Sezione controllo enti di questa Corte dei conti (n. 29 del 23.7.1997), nella quale si conferma, fra l'altro, che la legge n. 84 del 1994 ha posto il divieto per le autorità portuali di esercitare operazioni nei porti, anche in ordine alle attività strettamente connesse alle predette operazioni, pur se esercitate attraverso la costituzione o la partecipazione societaria. Si segnala, peraltro, che con la modifica dell'art. 6, c. 6, apportata dal d.l. n. 457 del 1997, convertito con legge n. 30 del 1998, è stata concessa alle autorità portuali la possibilità di costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali loro affidati.

E' in corso di esecuzione, nel quadro del controllo successivo sulla gestione del bilancio, l'indagine promossa dall'Ufficio di controllo sulle attività dell'amministrazione del Demanio marittimo e delle Capitanerie di porto.

Alla funzione-obiettivo in esame partecipa anche il Comando delle Capitanerie di porto, attraverso varie attività, che interessano la disciplina normativa, la gestione del demanio marittimo e l'attività di vigilanza e controllo.

Gli stanziamenti complessivi, dell'ordine di circa 83 miliardi, risultano dall'accorpamento di vari capitoli, secondo percentuali ritenute pertinenti alle funzioni corrispondenti; tali capitoli, peraltro, contribuiscono anche alla gestione di altre funzioni, talché la precisa rendicontazione sarà effettuata in sede di determinazione del terzo livello di disaggregazione, con i corrispondenti dati contabili.

Per la Direzione Generale della motorizzazione civile rientrano in questa funzione i servizi relativi agli interventi per il sistema idroviario padano-veneto e l'esercizio della navigazione lacuale.

Il capitolo 7211, relativo agli interventi per il sistema idroviario è stato nel 1997 soppresso; residuano lire 2 miliardi, derivanti da autorizzazioni di cassa per lire 3,593 miliardi.

Per i servizi di navigazione lacuale risultano rendicontate le spese relative agli stanziamenti del capitolo 7278, mentre non risultano i dati disaggregati relativi al capitolo 1653 (esposte cumulativamente insieme con i dati delle ferrovie in gestione diretta). Le spese di carattere patrimoniale hanno registrato nel triennio 1995/97 stanziamenti complessivi di lire 30,635 miliardi, residui di stanziamento nel 1997 per lire 9,730 miliardi e residui di competenza per lire 270 milioni.

Le attività relative alla sicurezza della navigazione coinvolgono varie direzioni generali e l'ispettorato tecnico; esse sono, peraltro, devolute istituzionalmente al Comando Generale delle Capitanerie di porto (v. art. 2 della l. 23/12/1996, n. 647).

Gli stanziamenti complessivi per gli interventi diretti e per investimenti non risultano apprezzabili; sono contabilizzate le spese di funzionamento, che ammontano a lire 78 miliardi, di cui 63 miliardi per spese di personale (esercizio 1997).

6.2.6 Trasporti misti e speciali. Per questa funzione si registra una massa impegnabile di lire 132,371 miliardi, con impegni totali per lire 74,966 miliardi ed un rapporto tra impegni totali e massa impegnabile del 56,63%.

La massa spendibile ammonta a lire 140,567 miliardi, con pagamenti totali per lire 35,735 miliardi ed economie per lire 82,835 miliardi.

Della funzione fanno parte i servizi relativi ai trasporti intermodali, ai trasporti speciali e agli impianti a fune.

6.2.7 Controllo del mare, delle coste e dei porti. La funzione vede impegnati i centri di responsabilità delle Capitanerie di Porto e dell'Ispettorato tecnico.

Il Comando delle Capitanerie ha esposto un quadro riassuntivo dei dati contabili relativi alla funzione in esame.

Tali dati espongono per il 1997 stanziamenti per lire 73,945 miliardi per il soccorso e assistenza in mare, con impegni per lire 66,982 miliardi e pagamenti per lire 69,337 miliardi; per le attività di polizia e militari (attività antiimmigrazione, anticrimine, leva, difesa) risultano stanziamenti per lire 17,614 miliardi, impegni per lire 16,779 miliardi e pagamenti per lire 16,806 miliardi; per la tutela del mare e delle sue risorse (vigilanza sullo sfruttamento e l'inquinamento del mare) si registrano stanziamenti per lire 68,537 miliardi, impegni per lire 64,548 miliardi e pagamenti totali per lire 66,119 miliardi.

Non risulta rendicontata la spesa per il capitolo 7950 (adozione del sistema di sicurezza V.T.S.), per il quale risultano ora previsioni di cassa ridotte a lire 635 milioni, con residui totali per lire 795 milioni.

Non risultano documentati i dati relativi alla gestione dell'Ispettorato tecnico, attinenti alla funzione in esame.

6.2.8 Interventi nelle aree depresse. La funzione coinvolge molteplici centri di responsabilità; i dati contabili evidenziano una massa impegnabile non rilevante (lire 3,716 miliardi) ed una massa spendibile di lire 3,899 miliardi. Occorre, peraltro, tenere presente che l'attuale classificazione della funzione non permette l'esatta imputazione dei capitoli corrispondenti a tutti gli interventi ordinari pertinenti alla funzione.

6.2.9 Servizi per le amministrazioni centrali e servizi generali del Ministero. Per i dati contabili della funzione si rinvia alle tabelle allegate, che analizzano i dati della massa impegnabile e della massa spendibile. La maggior parte delle spese relative alle due funzioni sono state esposte nelle parti relative all'esame del costo del personale e della attività contrattuale.

6.2.10 Le spese per centri di responsabilità. Nelle tabelle allegate è riportato il quadro generale del riferimento delle funzioni-obiettivo ai vari centri di responsabilità, che ne gestiscono la spesa. Si ritiene, pertanto, superfluo, ai fini dell'analisi delle politiche pubbliche di settore, ripetere quanto già esposto in sede di esame dei dati relativi alle singole funzioni-obiettivo, per le quali sono stati richiamati i capitoli di spesa e le norme che si riferiscono ai vari centri di responsabilità.

7. I residui passivi.

La manovra di bilancio per l'esercizio 1997 ha inciso sulla consistenza delle autorizzazioni di cassa; contemporaneamente, la mancanza di misure restrittive per quanto riguarda il bilancio di competenza, ha contribuito alla lievitazione dei residui passivi.

Le successive misure disposte da parte del Governo con il collegato alla legge finanziaria 1998 (legge n. 449 del 1997) e con la direttiva del 16/1/1998 hanno perseguito l'obiettivo di riduzione dei residui di competenza e di stanziamento.

Per i presupposti di tale manovra e sulle conseguenze generali per il bilancio dello Stato si rinvia al referto specifico reso da questa Corte dei conti nell'aprile di questo anno alla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda il Ministero dei trasporti e della navigazione i risultati specifici sulla riduzione dei residui di stanziamento sono desumibili dalle tabelle allegate al d.P.C.M. del 20.2.1998.

Si rileva, al riguardo, una riduzione delle disponibilità totali (lire 847,262 miliardi) del 33% (riduzione a lire 562,505 miliardi a fronte di richieste di conservazione per lire 601,885 miliardi).

Le maggiori riduzioni hanno interessato i contributi per le imprese navalmeccaniche ed armatoriali, l'edilizia di servizio, le spese per attrezzature tecniche e per sistemi di sicurezza dei veicoli, le spese per la manutenzione straordinaria degli aeroporti statali, l'autotrasporto di cose per conto terzi, l'acquisto di mezzi nautici.

E' da rilevare, peraltro, che, essendo tali spese attinenti anche a programmi di interventi, che incidono su aspettative essenziali per le imprese sovvenzionate, l'amministrazione, in molti casi, ha dovuto chiedere la reintegrazione degli stanziamenti con nuove assegnazioni di fondi o l'adozione di provvedimenti legislativi di rifinanziamento.

Per quanto riguarda i residui propri provenienti dalla gestione di competenza essi hanno assunto la consistenza a fine esercizio 1997 di lire 1.708,472 miliardi a fronte di residui per lire 1.713,302 miliardi per il precedente esercizio, con una sostanziale invarianza del risultato finale;

il dato è significativo soprattutto se si considera che le autorizzazioni di cassa hanno subito nel 1997 una forte contrazione (da lire 10.155 miliardi nel 1996 a lire 7.030 miliardi nell'esercizio successivo) ed è indicativo di una notevole rigidità della spesa dell'amministrazione, che non appare suscettibile di riduzioni apprezzabili, come conferma l'incremento del rapporto tra pagamenti totali e autorizzazioni di cassa e del rapporto tra impegni totali e massa impegnabile.

8. Enti soggetti a vigilanza.

8.1 Le Ferrovie dello Stato S.p.A.

8.1.1 Trasferimenti a carico del bilancio dello Stato. Per l'esercizio 1997 sono stati effettuati pagamenti in conto competenza a favore delle F.S. S.p.A. per lire 18.533 miliardi (+20,8% rispetto all'esercizio precedente, in cui erano state erogate lire 15.334 miliardi).

I pagamenti hanno riguardato le quote capitali comprese in mutui contratti dalle F.S. S.p.A., l'apporto dello Stato al capitale sociale per la realizzazione di investimenti e le somme corrisposte per la copertura del disavanzo del fondo pensioni.

Dal bilancio di esercizio approvato per l'anno 1997 risulta che le perdite sono aumentate da lire 3.840 miliardi (esercizio 1996) a lire 7.324 miliardi; anche l'ammontare totale dei debiti è in aumento (da lire 12.780 miliardi a lire 14.710 miliardi).

Con le disposizioni del collegato alla legge finanziaria 1997 (legge n. 662 del 1996) i mutui contratti e da contrarre da parte delle Ferrovie dello Stato S.p.A., entro i limiti autorizzati

dalle disposizioni di legge, sono stati assunti a carico dello Stato, che ne sopporta l'onere di ammortamento.

Lo stesso provvedimento prevedeva un minor onere a carico dello Stato per il rinnovo dei contratti di servizio e di programma di almeno lire 2.810 miliardi annue.

Si disponeva, altresì, la rideterminazione complessiva dell'entità degli apporti al capitale della S.p.A. da parte dello Stato, che per il 1997 venivano determinati in lire 2.400 miliardi.

Era prevista, inoltre, una riduzione di lire 550 miliardi dell'autorizzazione di spesa per il ripiano delle perdite dei fondi speciali.

La legge finanziaria 1997, poi, prevedeva il concorso dello Stato per il fondo pensioni dei ferrovieri in lire 5.300 miliardi per il 1997, con allineamento dell'aliquota dei contributi pensionistici a quella stabilita per il fondo pensioni lavoratori dipendenti dell'INPS; era anche soppresso il concorso finanziario dello Stato per il ripianamento delle perdite di esercizio e di gestione dei fondi speciali relative al periodo 1988-1992 in favore delle F.S. S.p.A.

Con la tabella E veniva, infine, ridotto di lire 150 miliardi l'apporto dello Stato al capitale della F.S. S.p.A. (cap. 8023-Tesoro).

Con decreto del Ministro delle finanze del 13.3.1998 è stata accolta la richiesta della F.S. S.p.A. di concessione delle agevolazioni di pagamento per il carico tributario di imposte per lire 3.160,514 miliardi (periodo 1992/1995), con il pagamento in dodici rate da aprile 1998, con riserva di sgravio delle sanzioni irrogate.

Si segnala che è stata conclusa l'indagine avviata dall'Ufficio di controllo presso il Ministero sui rapporti tra il Ministro e la F.S. S.p.A. in ordine all'esercizio dei poteri di indirizzo e di vigilanza ed altri profili di gestione risultanti dall'atto di concessione.

L'Ufficio del Gabinetto del Ministro ha comunicato che è stato presentato alle competenti commissioni parlamentari lo schema di regolamento per l'attuazione della direttiva comunitaria n. 440 del 1991, con la disciplina della separazione della gestione della rete da quella dell'esercizio del servizio di trasporto. Per quanto riguarda gli aspetti relativi al controllo di gestione sulla attività della S.p.A. si rinvia al referto deliberato dalla Sezione Controllo enti di questa Corte con determinazione n. 36/98 del 29/5/1998.

L'indagine avviata dall'Ufficio di controllo della Corte presso il Ministero dei Trasporti sui rapporti tra il Ministero e la F.S. S.p.A. (conclusa con referto deliberato dalla Sezione del controllo n. 67/98 del 28/4/1998) ha evidenziato la mancanza di una stabile struttura di vigilanza, che ha proceduto per tentativi senza una precisa ripartizione delle competenze tra i Ministeri interessati (Ministero dei trasporti e della navigazione, Ministero del tesoro e della programmazione economica); quest'ultimo, in particolare, in qualità di azionista unico, deve esercitare un controllo che investe non solo gli aspetti tecnico-giuridici dell'esercizio della concessione ma anche l'intero comportamento degli organi direttivi della società, compresa la gestione economica e finanziaria relativa agli investimenti e all'utilizzazione del patrimonio. L'esame del problema relativo al trasferimento dei beni intestati all'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato prima, all'Ente (1985) e, poi, da questo alla Società (1992) ha portato a conclusioni di rilevante interesse pubblico tenuto conto che l'assetto giuridico di detti beni configura un patrimonio riferibile all'Azienda autonoma, potenzialmente produttivo di reddito e composto sia di beni mobili che immobili, diversi dal demanio ferroviario, che non può essere confuso con i beni da trasferire in proprietà alla F.S. S.p.A.

A tal proposito la relazione evidenzia come l'art. 18 del citato d.m. 225T del 1993 (atto di concessione) intestato "Riscatto da parte dello Stato" prevede che, allo scadere della concessione, i beni trasferiti e quelli successivamente acquisiti dalla concessionaria resteranno nella proprietà di quest'ultima, lasciando al concedente la facoltà di riscatto degli stessi. Ne consegue che, in applicazione di tale articolo, lo Stato italiano, allo scadere della concessione

dell'esercizio ferroviario alla F.S. S.p.A., per rientrare in possesso del demanio ferroviario dovrà riacquistarlo a prezzi di mercato, con evidenti, gravi oneri di bilancio.

La relazione in parola ha, inoltre, posto in evidenza come il mancato esercizio da parte dello Stato del potere di vigilanza abbia determinato anche il proliferare di un rilevante numero di società partecipate, in tutto o in parte, dalle Ferrovie dello Stato S.p.A., con riflessi negativi sugli aspetti economico-finanziari e di spesa nonché sull'efficienza aziendale.

Analoghe considerazioni vanno estese, per quanto attiene ai mancati adeguamenti funzionali e strutturali, alla normativa comunitaria che indica agli stati membri precisi percorsi per giungere all'integrazione dei sistemi ferroviari sia sotto il profilo gestionale che di utilizzazione della rete.

La relazione conclude per un giudizio di non positività in termini di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa di vigilanza nei confronti dei ministri interessati (Tesoro e Trasporti), considerando però che il secondo, ha conferito apposita delega formale della funzione di vigilanza alla Direzione generale della MCTC, ponendo in essere così i presupposti per una razionalizzazione delle funzioni di controllo della gestione.

8.1.2 I nuovi contratti. Con delibera del C.I.P.E. del 25.9.1997 è stato dato parere favorevole per il nuovo "addendum" al contratto di programma 1994-2000, per gli interventi da realizzare con le risorse previste dalla legge n. 550 del 1995 (legge finanziaria 1996). L'impegno totale è di lire 7.286 miliardi, di cui 1.654 miliardi per le linee dell'alta velocità.

E' ancora in fase di elaborazione il nuovo contratto di servizio pubblico, scaduto il 31.12.1996, ed è in fase di ultimazione il nuovo piano di impresa.

E' stato definito in data 6.2.1998 il nuovo contratto collettivo nazionale per il personale dipendente, che prevede le nuove retribuzioni spettanti dal 1.7.1997.

Il contratto, nel quale sono determinati gli obiettivi strategici generali della gestione dell'impresa, ha termine il 31.12.1999; disciplina ampiamente la materia della sicurezza degli impianti e della sicurezza dei luoghi di lavoro; prevede la costituzione di un Fondo di pensione complementare e del Fondo sanitario integrativo. Non risulta allegata, peraltro, una relazione tecnica relativa all'incidenza dei nuovi trattamenti economici.

8.1.3 Vigilanza sulla F.S. S.p.A.. La Direzione Generale della motorizzazione civile ha presentato un'ampia relazione sulla attività di vigilanza svolta sulla gestione delle F.S. S.p.A.

Tale attività, che ha presentato alcune difficoltà nei rapporti tra amministrazione e società controllata, anche per quanto riguarda la comunicazione di dati e notizie, ha riguardato tutti i più importanti settori della gestione (utilizzo delle risorse pubbliche, esecuzione del contratto di programma, monitoraggio sul progetto di Alta Velocità, rispetto del contratto di servizio, attuazione dei piani di ristrutturazione delle aziende in regime di gestione commissariale governativa, applicazione delle tariffe, emanazione dei regolamenti relativi alle direttive comunitarie per la libertà di accesso all'infrastruttura ferroviaria).

Sono stati individuati elementi di disfunzione sia per quanto riguarda l'analisi di redditività per gli interventi previsti dal contratto di programma sia per altri elementi particolari relativi alla gestione del servizio. Sono stati proposti interventi correttivi e di miglioramento, che sono stati portati all'esame del Ministro dei Trasporti.

E' stato dato avvio anche ad una attività di consultazione e monitoraggio per quanto riguarda le condizioni di sicurezza dell'esercizio delle linee ferroviarie, alla luce degli elementi ricognitivi accertati in relazione agli incidenti occorsi nell'anno ed ai risultati delle inchieste amministrative e giudiziarie, che sono tuttora in corso di svolgimento.

8.1.4 Vigilanza sulla T.A.V. S.p.A.. Da un prospetto corredato di dati contabili risultano i costi preventivati e stimati per i tronchi Nord-Sud ed Est-Ovest, pari a lire 28.390 miliardi. Le anticipazioni erogate per atti integrativi stipulati tra il gennaio 1992 e gennaio 1995 ammontano a lire 3.535 miliardi circa.

Per il tratto Roma-Napoli (importo di lire 5.508 miliardi per 204,4 Km di linea) risultano stipulati 30 contratti su 49 gare esperite; la fine dei lavori è prevista per il 1999.

Sono stati eseguite verifiche e monitoraggi tecnico-giuridici dell'esecuzione del programma.

Sono stati rilevati numerosi elementi critici per quanto riguarda l'impostazione e lo sviluppo del programma, tra cui l'assunzione da parte della F.S. S.p.A. (insieme con lo Stato) del rischio di impresa (con la piena e completa garanzia per tutte le obbligazioni contratte per la costruzione e l'esercizio del sistema) senza il correlativo potere di gestione dell'impresa stessa; l'acquisizione di una posizione privilegiata da parte della T.A.V. S.p.A. nell'esercizio del servizio, in contrasto con la Direttiva del consiglio C.E. n. 91/440; la mancata previsione, nell'atto di concessione del 26.11.1993, dello sfruttamento economico del sistema A.V. da parte della F.S. S.p.A.

Per il chiarimento di tali situazioni e per un definitivo assetto delle reciproche obbligazioni ed intese da parte di F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. l'amministrazione vigilante ha proposto un nuovo atto unico ricognitivo della convenzione del 24.9.1991, con le necessarie modifiche ed integrazioni.

Non si rileva agli atti un documento contenente l'analisi completa degli impegni finanziari dello Stato per il progetto A.V.

Risultano erogati nel 1997 a favore della T.A.V. S.p.A. lire 702 miliardi (fonte: Relazione sulla situazione economica del Paese, 1997).

Dallo stato patrimoniale del bilancio di esercizio 1996 della T.A.V. S.p.A. risultano finanziamenti erogati dalla F.S. S.p.A. per lire 5.143,969 miliardi.

8.1.5 E.N.A.V.. Si richiama la pronuncia della Sezione controllo enti di questa Corte n. 33 del 30.7.1997 con la quale è stata approvata la relazione sulla gestione dell'ente per gli esercizi 1989/1995.

In tale referto si censura il ritardo nella conclusione del procedimento per la determinazione del coefficiente di tassazione di sorvolo e di terminale; si rileva, inoltre, come indice di non sana gestione, la continua crescita dei residui attivi e passivi; si valuta, infine, negativamente il frequente ricorso alla trattativa privata nella stipulazione dei contratti, con conseguenze negative sui risparmi di spesa derivanti dall'assenza o limitazione della concorrenza. Sul bilancio del Ministero del tesoro (esercizio 1997) risultano, come trasferimenti a favore dell'E.N.A.V., previsioni di competenza per lire 260,540 miliardi e residui di competenza per lire 260 miliardi.

Tabella 1

**INDAGINE INTERSETTORIALE SULLA GESTIONE CONTRATTUALE DEI LAVORI PUBBLICI
AFFIDAMENTI DI LAVORI PUBBLICI NELL'AMBITO DEL SETTORE DEI TRASPORTI**

Es. finan.rio 1995

	AVIAZIONE CIVILE	CAPITANERIE DI PORTO	MOTORIZZAZIONE CIVILE	AFF. GEN.LI E PERS.LE	DEMANIO E PORTI	PROGRAMMAZIONE, ORGANIZZAZIONE, COORDINAMENTO	TOTALE CONTRATTI
Cottimo fiduciario:				315.758.661			
<i>senza gara informale</i>							
<i>con gara informale</i>				315.758.661			
Appalto:			39.224.785.920				
<i>pubblico incanto</i>							
<i>licitazione privata</i>			2.049.964.542				
<i>appalto-concorso</i>			2.471.330.790				
<i>trattativa privata</i>			34.703.490.588				
Concessione			241.280.724.031		14.195.843.177		
Accordo di programma							
Società a partecipazione pubblica							
Totale affid. sup. a 5 milioni di ECU							
Lavori consegnati in pendenza dell'approv.ne contratto							
Lavori con diniego di approv.ne contratto							
Variazione di opere e di progetti (aumenti di spesa)							
TOTALE SETTORE			280.505.509.951	315.758.661	14.195.843.177		

Dati pervenuti al 30/05/1998

Tabella 2

QUADRI STATISTICI TECNICO - ECONOMICI FERROVIE IN CONCESSIONE

1996

FERROVIE IN CONCESSIONE	F E R R O V I A			
	VIAGGIATORI-km	TONN-km	TRENI - km	SPESE personale
	N° viaggiatori	N° tonnellate	N° AGENTI	N° AGENTI
	PERCORRENZA MEDIA DEL VIAGGIATORE	PERCORRENZA MEDIA DELLE TONN-MERCI	PRODUTTIVITA'	COSTO MEDIO PER AGENTE
ASSUNTA - COLLALBO	DATI NON PERVENUTI			
BARI - BARLETTA	24,82	70,00	2.647,67	70.918.130,25
CASALECCHIO - VIGNOLA		16,56		72.020.111,32
CO.TRA.L.	DATI NON PERVENUTI			
DOMODOSSOLA CONF. SVIZZERO	22,53		3.946,37	65.542.097,38
FUNIV. ALTO TIRRENO S.P.A.		18,00		75.919.708,03
FERR. DEL GARGANO	43,03		3.571,31	63.845.291,75
LA FERROVIARIA ITALIANA	22,10		6.181,88	73.691.448,79
MODENA SASSUOLO	13,11		2.303,81	65.225.781,05
NORD MILANO ESERCIZIO S.P.A.	21,18	56,20	2.228,56	79.890.489,91
REGGIANE	17,00	18,02	3.883,08	44.787.844,31
SATTI S.P.A.	24,00		2.199,57	70.121.693,12
S.E.P.S.A. S.P.A.	9,75	11,92	1.677,32	62.141.520,79
TRENTO - MALE'	22,37	41,68	4.063,88	71.497.916,50

FERROVIE IN CONCESSIONE	F E R R O V I A			
	SPESE TOTALI	SPESE personale	INTROITI Viagg.	INTROITI MERCI
	TRENI - km	TRENI - km	TRENI-km Viagg.	TRENI - km merci
	Costo totale per km percorso dal treno	Costo personale per km percorso dal treno	Profitto per ogni km percorso dal treno viaggiatori	Profitto per ogni km percorso dal treno viaggiatori+merci
ASSUNTA - COLLALBO	DATI NON PERVENUTI			
BARI - BARLETTA	40.172,49		6.531,48	141,72
CASALECCHIO - VIGNOLA	861.882,12	694.017,72		4.268,07
CO.TRA.L.	DATI NON PERVENUTI			
DOMODOSSOLA CONF. SVIZZERO	24.298,17	16.608,21	10.935,48	
FUNIV. ALTO TIRRENO S.P.A.	1.500,75	927,44		544,54
FERR. DEL GARGANO	26.178,65	17.877,26	2.430,30	
LA FERROVIARIA ITALIANA	27.040,20	11.565,27	2.599,61	8.206,03
MODENA SASSUOLO	37.270,83	27.370,39	3.221,56	
NORD MILANO ESERCIZIO S.P.A.	53.174,42	35.265,85	10.833,60	15.452,24
REGGIANE	27.717,15	9.928,04	1.756,47	26.940,73
SATTI S.P.A.	56.652,38	31.879,67	5.423,13	
S.E.P.S.A. S.P.A.	54.823,60	36.565,51	9.818,70	182,19
TRENTO - MALE'	26.720,89	17.179,26	5.060,97	

fonte: Ministero dei trasporti e della navigazione - D.G. M.C.T.C. - D.C. II - Divisione 24

Tabella 3

QUADRI STATISTICI TECNICO - ECONOMICI FERROVIE IN CONCESSIONE

1996

FERROVIE IN CONCESSIONE	F E R R O V I A		
	VIAGGIATORI-km	TONN-km	VIAGGIATORI-km
	TRENI-km Viagg.	TRENI-km merci	POSTI-km offerti
	FREQUENZA VIAGG / TRENO	FREQUENZA TONN / TRENO	OCCUPAZIONE MEDIA DEI POSTI
ASSUNTA - COLLALBO	DATI NON PERVENUTI		
BARI - BARLETTA	135,92	0,40	0,80
CASALECCHIO - VIGNOLA		7,20	
CO.TRA.L.	3,54		0,01
DOMODOSSOLA CONF. SVIZZERO	28,84		0,31
FUNIV. ALTO TIRRENO S.P.A.		0,47	
FERR. DEL GARGANO	29,97		0,12
LA FERROVIARIA ITALIANA	35,10	533,09	0,24
MODENA SASSUOLO	35,01		0,14
NORD MILANO ESRCIZIO S.P.A.	167,87	152,10	0,44
REGGIANE	23,69	204,78	0,14
SATTI S.P.A.	76,03		0,45
S.E.P.S.A. S.P.A.	81,55	0,02	0,17
TRENTO - MALE'	74,38	290,08	0,83

FERROVIE IN CONCESSIONE	F E R R O V I A		
	COEFFICIENTE DI ESERCIZIO GENERALE	INTROITI VIAGG.	INTROITI MERCI
		VIAGGIATORI-km	TONN-km
		Profitto per ogni km percorso dal viaggiatore	Profitto per ogni km percorso dalla tonn merce
ASSUNTA - COLLALBO	DATI NON PERVENUTI		
BARI - BARLETTA	0,16	48	359
CASALECCHIO - VIGNOLA	0,00		593
CO.TRA.L.	DATI NON PERVENUTI		
DOMODOSSOLA CONF. SVIZZERO	0,45	379	
FUNIV. ALTO TIRRENO S.P.A.	0,36		1.163
FERR. DEL GARGANO	0,09	81	882
LA FERROVIARIA ITALIANA	0,10	74	15
MODENA SASSUOLO	0,08	92	
NORD MILANO ESRCIZIO S.P.A.	0,21	65	102
REGGIANE	0,19	74	132
SATTI S.P.A.	0,10	71	
S.E.P.S.A. S.P.A.	0,18	120	8.331
TRENTO - MALE'	0,19	68	12.824

fonte: Ministero dei Trasporti e della Navigazione - D.G. M.C.T.C. - D.C. II - Divisione 24

tabella 4

QUADRI STATISTICI TECNICO-ECONOMICI DELLE GESTIONI GOVERNATIVE

ANNO DI RIFERIMENTO 1996

GESTIONI GOVERNATIVE	F E R R O V I A											FERROVIA	A U T O L I N E E				
	PUNTI km offerte	TUNN km offerte	VIAGGIATORI km	TUNN km	Viagg. km + Ton km	VIAGGIATORI km	TUNN km	VIAGGIATORI km	TUNN km	Viagg. km + Ton km	TRENI - km	SPESA personale N° AGENTI	VIAGGIATORI km AUTOBUS km	VIAGGIATORI km N° viaggiatori	VIAGGIATORI km N° AGENTI	AUTOBUS km N° AGENTI	SPESA personale N° AGENTI
	TRENI km Viagg.	TRENI km men	TRENI km Viagg.	TRENI km men	TRENI km	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TUNN km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TUNN km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE	TRENI km offere CIRCOLAZIONE
	VIAGGIATORI PER TRENO	TUNN MER PER TRENO	FREQUENZA VIAGG. / TRENO	FREQUENZA TUNN / TRENO	FREQUENZA VIAGG. + TUNN TRENO	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI	PRODUTTIVITA' MEDIA DELLE TUNN-MERCI
ALIFANA - BENEV. NAPOLI	DATI NON ANCORA PERVENUTI																
APPULO LUCANE	DATI NON ANCORA PERVENUTI																
BOLIGNA PORTOMAGGIO	80,00		55,01	1,82	53,42	0,69		27,32	7,43	235.619,97	4.410,65	65.089,881	19,92	18,55	544.647,29	27.339,74	65.839,965
CENTRALE UMBRA	168,12	450,00	33,74	264,46	41,51	0,20	0,59	23,22	24,54	180.444,79	4.347,50	67.148,954	17,95	23,22	464.528,13	25.876,40	64.074.150
CIRCUMMETNEA			36,28		36,28			25,77		104.506,08	2.880,70	75.681,377	25,37	16,52	378.352,58	14.914,94	106.410.326
CIRCUMVESUVIANA	257,06		101,05		100,37	0,39		15,10		181.123,75	1.804,51	74.128.711	13,16	16,59	124.073,11	9.426,47	72.872.440
FERR. della CALABRIA	61,42		19,70	57,51	19,70	0,32		16,87	29,83	34.259,27	1.738,62	63.987,997	11,24	23,11	146.477,53	13.033,71	68.179.244
FERR. della SARDEGNA	DATI NON ANCORA PERVENUTI																
FERR. VENEZIE	80,13		31,71	32,35	31,73	0,40		20,58	19,81	180.419,49	5.686,51	67.363.911	AUTOLINEE A NOLEGGIO				
GENOVA CASELLA	36,51		20,32		20,32	0,56		15,00	8,80	85.651,40	4.215,56	62.966.016	3,23	8,00	93.224,00	28.901,50	79.074.699
MERIDIONALI SARDE	NON SVOLGE SERVIZIO FERROVIARIO																
PADANE	186,03	650,00	37,67	51,92	38,90	0,20	0,08	28,17	39,92	85.532,68	2.198,82	70.240.971	17,35	22,18	222.944,50	12.851,65	61.561.262
PENNINE PI SCARA	NON SVOLGE SERVIZIO FERROVIARIO																
SANGRITANA	51,04	85,93	17,43	85,93	19,73	0,34	1,00	20,00	13,00	56.059,53	2.840,84	73.132.128	16,47	5,02	260.832,96	15.839,16	87.391.595
SUD EST	129,75		35,94	22,95	35,60	0,28		23,05	40,17	67.958,65	1.909,01	81.714.573	19,90	20,90	399.933,27	20.100,52	71.941.767
SUZZARA FERRARA	349,24		47,72	41,73	46,51	0,14		45,00	25,43	210.871,59	4.534,24	72.975.592	NON SVOLGE SERVIZIO AUTOMOBILISTICO				

GESTIONI GOVERNATIVE	COEFFICIENTI DI ESERCIZIO GENERALE	F E R R O V I A										A U T O L I N E E					
		SPESE TOTALI	SPESE personale	INTROITI Viagg.	INTROITI MERCI	Introiti viaggiatori	SPESE TOTALI	SPESE personale	INTROITI Viagg.	INTROITI MERCI	Introiti viaggiatori	SPESE TOTALI	SPESE personale	INTROITI Viagg.	SPESE TOTALI	SPESE personale	INTROITI Viagg.
		Viagg. km + Ton km	Viagg. km + Ton km	VIAGGIATORI km	TONN km	Viagg. km + Ton km	TRENI km	TRENI km	TRENI km Viagg.	TRENI km merci	TRENI km	VIAGGIATORI km	VIAGGIATORI km	VIAGGIATORI km	AUTOBUS km	AUTOBUS km	AUTOBUS km
		Costo totale per km percorso dal viaggiatore + ton	Costo personale per km percorso dal viaggiatore + ton mezzo	Profitto per ogni km percorso dal viaggiatore	Profitto per ogni km percorso dalla ton mezzo	Profitto per ogni km percorso dal viaggiatore + ton mezzo	Costo totale per km percorso dal treno	Costo personale per km percorso dal treno	Profitto per ogni km percorso dal treno viaggiatori	Profitto per ogni km percorso dal treno merci	Profitto per ogni km percorso dal treno viaggiatori + merci	Costo totale per km percorso dal viaggiatore	Costo personale per km percorso dal viaggiatore	Profitto per ogni km percorso dal viaggiatore	Costo totale per km percorso dall'autobus	Costo personale per km percorso dall'autobus	Profitto per ogni km percorso dall'autobus
DATI NON ANCORA PERVENUTI																	
DATI NON ANCORA PERVENUTI																	
BOLOGNA PORTOMAGGIO	4,22	355,76	276,25	63,04	646,82	63,38	19.004,84	14.757,45	3.467,81	1.176,10	3.385,87	203,47	120,89	66,81	4.053,50	2.408,21	1.331,05
CENTRALE UMBRA	5,69	525,17	372,13	65,47	131,21	80,56	21.797,24	15.445,42	2.209,09	34.698,85	3.343,70	187,59	137,93	65,47	3.367,58	2.476,16	1.175,38
CIRCUMETNEA	5,20	892,28	724,18	152,21		152,21	32.370,05	26.271,90	5.521,71		5.521,71	357,55	281,25	88,84	9.070,04	7.134,48	2.253,75
CIRCUMVULSUVIANA	6,02	567,03	409,27	108,78		108,78	56.914,59	41.079,74	10.992,13		10.918,98	713,30	587,33	63,62	9.388,64	7.730,62	837,33
FERR della CALABRIA	13,85	2.597,49	1.867,76	66,88	973,78	67,37	51.183,07	36.803,87	1.317,37	56.000,00	1.327,60	581,56	465,46	66,29	6.535,82	5.230,99	745,00
DATI NON ANCORA PERVENUTI																	
FERR della SARDEGNA																	
FERROVIE VENETE	6,81	527,33	373,37	73,68	241,08	77,48	16.731,00	11.846,26	2.336,52	7.799,78	2.458,38	AUTOLINEE A NOLEGGIO					
GENOVA CASELLA	8,77	1.036,74	735,14	116,92	16.065,91	117,23	21.064,38	14.936,58	2.375,52		2.381,97	1.067,26	848,22	146,48	3.442,52	2.736,01	472,47
MILRIDIONALI SARDE	5,25	NON SVOLGE SERVIZIO FERROVIARIO										355,48	276,13	67,75	6.166,63	4.790,14	1.175,25
PADANE	4,48	997,70	821,22	122,85	133,97	124,13	38.809,71	31.944,80	4.628,13	6.955,57	4.828,64	288,61	193,01	117,81	3.706,26	2.478,57	1.512,92
PENNE PESCARA	4,03	NON SVOLGE SERVIZIO FERROVIARIO										425,35	335,05	105,58	7.004,55	5.517,44	1.738,64
SANGRITANA	12,79	1.721,55	1.304,54	46,74	355,76	92,02	33.972,15	25.743,17	814,58	30.569,86	1.815,93	1.250,69	864,08	222,63	20.101,81	13.887,96	3.578,27
SUD EST	11,71	1.679,57	1.202,42	64,11	181,12	66,09	59.791,02	42.804,77	2.304,16	4.157,28	2.352,86	268,29	179,88	60,15	5.337,98	3.579,10	1.196,83
SUZZARA FERRARA	10,76	473,31	346,07	41,13	191,84	43,99	22.011,95	16.094,34	1.962,65	8.004,91	2.046,02	NON SVOLGE SERVIZIO AUTOMOBILISTICO					

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

elaborazioni per funzioni-obiettivo
formazione e utilizzo massa impegnabile
formazione e utilizzo massa spendibile

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Esercizio finanziario 1997

Centro di responsabilit�	Funzioni obiettivo	Microfunzioni	Terzo livello di disaggregazione
dg1 - Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro	1. Indirizzo politico-amministrativo	1.1 Diretta collaborazione organi di direzione politica 1.2 Controllo interno 1.3 Gestione attivit� informatica	1.1.1 Consulenza giuridica e legislativa 1.1.2 Consulenza economica 1.1.3 Rapporti con i "media"
dg4 - Programmazione, organizzazione e	2. Programmazione e coordinamento	2.1 Pianificazione dei trasporti 2.2 Coordinamento delle attivit� di programmazione	2.1.1 Programmazione generale nel settore dei trasporti 2.1.2 Formazione del conto nazionale trasporti e studi di settore 2.2.1 Coordinamento del processo di formazione del bilancio annuale e pluriennale 2.2.2 Affari internazionali del settore dei trasporti 2.2.3 Sistemi informativi di governo nel trasporto 2.2.4 Coordinamento statistiche nel trasporto
dg2 - Motorizzazione civile e trasporti in	3. Trasporto terrestre	3.1 Regolamentazione del trasporto su strada 3.2 Abilitazione alla circolazione stradale 3.3 Sicurezza della circolazione stradale 3.4 Trasporto su rotaia rete nazionale 3.5 Trasporto su rotaia rete locale 3.6 Metropolitane e sistema di trasporto rapido 3.7 Sicurezza del trasporto su rotaia	3.1.1 Disciplina normativa 3.1.2 Concessioni, licenze e autorizzazioni 3.1.3 Trasporto nazionale ed internazionale di viaggiatori e merci 3.1.4 Gestione e vigilanza associazionismo autotrasportatori 3.1.5 Interventi finanziari 3.2.1 Disciplina normativa 3.2.2 Immatricolazione e verifiche tecniche veicoli 3.2.3 Idoneit� alla guida 3.2.4 Strutture e impianti 3.3.1 Ricerche, studi e sperimentazioni sui veicoli 3.3.2 Ricerche, studi e sperimentazioni sui conducenti 3.4.1 Vigilanza sulle ferrovie dello Stato 3.4.2 Pianificazione per il potenziamento della rete ferroviaria 3.5.1 Trasporto ferroviario in concessione 3.5.2 Trasporto ferroviario in gestione governativa 3.5.3 Vigilanza su rete ferroviaria locale 3.5.4 Progettazioni e infrastrutture 3.5.5 Idoneit� personale tecnico 3.5.6 Interventi finanziari 3.6.1 Progetti, infrastrutture, impianti e materiale rotabile 3.6.2 Esercizio metropolitane 3.6.3 Idoneit� personale tecnico 3.6.4 Interventi finanziari 3.7.1 Vigilanza tecnica su rete nazionale e locale 3.7.2 Ricerca

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Centro di responsabilit�	Funzioni obiettivo	Microfunzioni	Terzo livello di disaggregazione
dg3 - Aviazione civile	4 Trasporto aereo	4.1 Programmazione e realizzazione aeroporti	4.1.1 Programmazione strutture e impianti aeroportuali 4.1.2 Realizzazione impianti e strutture 4.1.3 Manutenzione infrastrutture aeroportuali
		4.2 Regolamentazione e vigilanza aeroporti	4.2.1 Disciplina normativa 4.2.2 Concessioni aeroportuali e demaniali 4.2.3 Esercizio aeroporti 4.2.4 Vigilanza sulla gestione degli aeroporti
		4.3 Regolamentazione e vigilanza sulla navigazione aerea	4.3.1 Accordi sul traffico aereo 4.3.2 Programmazione e servizi aerei 4.3.3 Sistemi tariffari 4.3.4 Autorizzazioni e controllo attivit� aerea 4.3.5 Valutazioni connesse all'impiego dell'aeromobile 4.3.6 Livelli operativi degli aeroporti e delle rotte 4.3.7 Titoli aeronautici e addestramento equipaggi 4.3.8 Registro aeronautico nazionale
		4.4 Sicurezza del trasporto aereo	4.4.1 Sicurezza della navigazione area 4.4.2 Vigilanza tecnica sulle strutture ed impianti aeroportuali 4.4.3 Sicurezza aeroportuale
dg6 - Naviglio	5. Trasporto per vie d'acqua	5.1 Navigazione marittima	5.1.1 Registro propriet� navale e regime amministrativo delle navi 5.1.2 Normativa e vigilanza navigazione da 5.1.3 Vigilanza su enti e aziende 5.1.4 Attivit� tecnica di supporto alla navigazione
dg8 - Navigazione e traffico marittimo		5.2 Sostegno all'attivit� navalmeccanica e armatoriale	5.2.1 Interventi finanziari per costruzioni navali 5.2.2 Vigilanza su enti e aziende 5.2.3 Attivit� tecnica di supporto
dg10 - Demanio dg7 - Capitanerie di porto		5.3 Trasporto marittimo	5.3.1 Disciplina e attuazione della normativa trasporti nazionali e internazionali 5.3.2 Interventi finanziari per armamenti pubblici e privati 5.3.3 Attivit� tecnica di supporto 5.3.4 Contributi ad organismi internazionali
		5.4 Demanio marittimo	5.4.1 Disciplina normativa del demanio marittimo 5.4.2 Gestione del demanio marittimo 5.4.3 Vigilanza e controllo 5.4.4 Catasto dei beni demaniali
		5.5 Porti	5.5.1 Programmazione e realizzazione delle infrastrutture portuali 5.5.2 Disciplina dei servizi e delle attivit� portuali 5.5.3 Servizio escavazione porti 5.5.4 Vigilanza sulle autorit� portuali
dg2 - Motorizzazione civile e trasporti in		5.6 Navigazione interna	5.6.1 Interventi per il sistema idroviario padano-veneto 5.6.2 Esercizio navigazione lacuale
dg9 - Lavoro marittimo e portuale		5.7 Lavoro marittimo	5.7.1 Gestione delle risorse umane marittime 5.7.2 Abilitazioni nautiche

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Centro di responsabilit�	Funzioni obiettivo	Microfunzioni	Terzo livello di disaggregazione
dg2 - Motorizzazione civile e trasporti in dg6 - Naviglio dg7 - Capitanerie di porto dg8 - Navigazione e traffico marittimo dg9 - Lavoro marittimo e portuale dg10 - Demanio marittimo e porti dg11 - Ispettorato tecnico		5.8 Sicurezza della navigazione	5.7.3 Gestione delle risorse umane portuali 5.8.1 Disciplina e attuazione della normativa nazionale ed internazionale 5.8.2 Verifiche tecniche e accertamenti 5.8.3 Gestione stazioni radiocostiere
dg2 - Motorizzazione civile e trasporti in	6. Trasporti misti e speciali	6.1 Trasporto intermodale 6.2 Trasporti speciali e impianti a fune 6.3 Sicurezza del trasporto	6.1.1 Interventi finanziari per strutture e servizi interportuali 6.1.2 Pianificazioni delle strutture interportuali 6.1.3 Convenzioni strutture interportuali 6.2.1 Normativa trasporto merci pericolose e derrate deperibili 6.2.2 Funivie e funicolari: progetti, esercizio e abilitazione 6.3.1 Vigilanza e controllo degli impianti 6.3.2 Ricerca sulla sicurezza
dg7 - Capitanerie di porto dg11 - Ispettorato Tecnico	7. Controllo del mare, delle coste e dei porti	7.1 Soccorso e assistenza in mare 7.2 Attivit� operative di polizia e militari 7.3 Tutela del mare e delle sue risorse	7.1.1 Coordinamento e gestione delle attivit� di soccorso in mare 7.1.2 Concorso nella protezione civile 7.2.1 Attivit� antimmigrazione 7.2.2 Attivit� anticrimine 7.2.3 Concorso difesa dei porti e delle coste 7.2.4 Leva di mare e supporto forze armate 7.3.1 Vigilanza sullo sfruttamento del mare e delle sue risorse 7.3.2 Lotta all'inquinamento
dg2 - Motorizzazione civile e trasporti in dg3 - Aviazione civile dg6 - Naviglio dg7 - Capitanerie di porto dg8 - Navigazione e traffico marittimo	8. Interventi nelle aree depresse	8.1 Trasporto su rotaia rete nazionale 8.2 Trasporto su rotaia rete locale 8.3 Metropolitane e sistema di trasporto rapido 8.4 Trasporto aereo 8.5 Trasporto per vie d'acqua	8.1.1 Progettazione e realizzazione strutture e impianti 8.1.2 Ammodernamento e potenziamento materiale rotabile 8.2.1 Progettazione e realizzazione strutture e impianti 8.2.2 Ammodernamento e potenziamento materiale rotabile 8.2.3 Interventi finanziari 8.3.1 Progettazione e realizzazione strutture e impianti 8.3.2 Ammodernamento e potenziamento materiale rotabile 8.3.3 Interventi finanziari 8.4.1 Progettazione e realizzazione strutture e 8.4.2 Manutenzione infrastrutture aeroportuali 8.4.3 Interventi finanziari 8.5.1 Progettazione e realizzazione delle infrastrutture portuali 8.5.2 Manutenzione infrastrutture portuali 8.5.3 Interventi finanziari