

dossier

9 novembre 2018

LEGGE DI BILANCIO 2019

*Profili di interesse della IX
Commissione Trasporti*

A.C. 1334



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
G
I
S
L
A
T
U
R
A



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it -  @SR_Studi

Dossier n. 78/0/9

SERVIZIO DEL BILANCIO

TEL. 06 6706-5790 - SbilancioCu@senato.it -  @SR_Bilancio



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it -  @CD_trasporti

Progetti di legge n. 58/0/IX

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0048.docx

NOTA

IL PRESENTE DOSSIER È ARTICOLATO IN DUE PARTI:

- LA PRIMA PARTE CONTIENE LE SCHEDE DI LETTURA DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE, DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE TRASPORTI, ESTRATTE DAL DOSSIER GENERALE SUL DISEGNO DI LEGGE DI BILANCIO IN ESAME;
- LA SECONDA PARTE CONTIENE L'ANALISI DELLA SECONDA SEZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE, RECANTE IL BILANCIO INTEGRATO PER IL 2019-2021 DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE TRASPORTI.

INDICE

LA PRIMA SEZIONE.....	3
▪ 1.La disciplina contabile della prima sezione	3
▪ 2. Profili di competenza della IX Commissione.....	4
▪ Schede di lettura Sezione I	5
▪ 2. Profili di competenza della IX Commissione.....	7
▪ Articolo 19, comma 20 (<i>Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of Things</i>).....	7
▪ Articolo 57, commi 6-9 (<i>Soppressione delle riduzioni tariffarie e dei contributi per le imprese editrici e radiotelevisive</i>)	10
▪ Articolo 79, comma 5 (<i>Rifinanziamento delle misure di sostegno dell'autotrasporto</i>).....	14
▪ Articolo 79, commi 7 e 8 (<i>Finanziamento del piano di investimenti straordinario del porto di Genova</i>).....	15
▪ Articolo 89 (<i>Uso efficiente dello spettro e transizione alla tecnologia 5G</i>).....	17
▪ 2. Profili di interesse della IX Commissione.....	19
▪ Articolo 14 (<i>Canone RAI</i>)	19
▪ Articolo 28, commi 10-12 (<i>Assunzioni di personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostrada</i>)	21
▪ Articolo 44 (<i>Verifica dell'assegnazione degli stanziamenti ordinari in conto capitale su base territoriale</i>)	23
▪ Articolo 62 (<i>Compensazione dei crediti e dei debiti delle regioni e delle province autonome in materia di tassa automobilistica</i>)	26
LA SECONDA SEZIONE.....	29
▪ 1.La disciplina contabile della seconda sezione	29
- 1.1. <i>Le unità di voto parlamentare</i>	29
- 1.2. <i>La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo</i>	31
- 1.3. <i>La programmazione della spesa</i>	32
- 1.4. <i>Classificazione delle spese</i>	32
- 1.5. <i>La struttura degli stati di previsione della spesa</i>	33
▪ 2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio.....	34
- 2.1. <i>Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)</i>	34
- 2.1.2 <i>Le spese del MIT per gli anni 2019-2021</i>	35

- 2.1.3 Le spese per l'anno 2019.....	36
- 2.1.4 Analisi delle previsioni di spesa per l'anno 2019 per Missioni/Programmi.....	37
- 2.1.5 Sintesi delle rimodulazioni verticali e orizzontali per il triennio 2019-2021 per Missioni/Programmi. Reinscrizioni delle somme non impegnate.	42
- 2.2. Stanziamenti iscritti negli stati di previsione di altri Ministeri di interesse della IX Commissione.....	44
▪ 2.2.1 Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2).....	44
Missione 13-Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto.....	44
Missione 15 Comunicazioni (MEF)	45
▪ 2.2.2 Ministero dello sviluppo economico(Tabella n. 3).....	46

LA PRIMA SEZIONE

1. La disciplina contabile della prima sezione

Con la recente riforma operata dalla legge n.163 del 2016 sulla legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 2009, a decorrere dalla legge di bilancio 2017 (legge 11 dicembre 2016, n.232) i contenuti delle previgenti leggi di bilancio e di stabilità sono stati ricompresi in un **unico provvedimento**, costituito dalla nuova **legge di bilancio**, riferita ad un periodo triennale ed articolata in **due sezioni**. La prima sezione svolge essenzialmente le funzioni dell'ex disegno di legge di stabilità; la seconda sezione assolve, nella sostanza, quelle del disegno di legge di bilancio.

L'integrazione in un unico documento dei contenuti degli ex disegni di legge di bilancio e di stabilità persegue la finalità di incentrare la decisione di bilancio sull'insieme delle entrate e delle spese pubbliche, anziché sulla loro variazione al margine come avveniva finora, portando al centro del dibattito parlamentare le **priorità dell'intervento pubblico**, considerato nella sua interezza.

2. Profili di competenza della IX Commissione

Nel presente dossier sono riportate le schede di lettura relative alle disposizioni contenute nella I sezione di **stretta competenza della Commissione** e quelle che, pur non rientrando nella stretta competenza della Commissione, presentano profili di interesse per la medesima. Segue l'esame degli interventi di competenza della Commissione contenuti nella seconda sezione.

Schede di lettura
Sezione I

2. Profili di competenza della IX Commissione

Articolo 19, comma 20 (*Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of Things*)

Il **comma 20** dell'**articolo 19** istituisce nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un Fondo per favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, *Blockchain* e *Internet of Things*, con una dotazione di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, per finanziare progetti di ricerca e sfide competitive in questi campi.

La disposizione prevede che il nuovo Fondo sia destinato a **finanziare**:

- a) **progetti di ricerca e innovazione** da realizzare in Italia ad opera di soggetti pubblici e privati, anche esteri, nelle aree strategiche per lo sviluppo **dell'Intelligenza Artificiale, della Blockchain e dell'Internet of Things**, funzionali alla competitività del Paese;
- b) **sfide competitive** per il raggiungimento di specifici obiettivi tecnologici e applicativi;
- c) il **supporto operativo ed amministrativo** alla realizzazione di quanto previsto alle lettere a) e b), al fine di valorizzarne i risultati e favorire il loro trasferimento verso il sistema economico produttivo, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese.

Il Fondo ha lo scopo di perseguire obiettivi di politica economica ed industriale, connessi anche al programma Industria 4.0, nonché di accrescere la competitività e la produttività del sistema economico.

La funzione di **amministrazione vigilante** è attribuita al **Ministero dello sviluppo economico**, mentre si rinvia all'emanazione di un **regolamento di attuazione** (da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400/1988, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze), **l'individuazione di un organismo competente alla gestione delle risorse e la definizione dell'assetto organizzativo per l'uso efficiente delle risorse** del Fondo, al fine di favorire il collegamento tra i diversi settori di ricerca interessati, la collaborazione con gli organismi di ricerca internazionali, l'integrazione con

i finanziamenti della ricerca europei e nazionali, le relazioni con il sistema del venture capital italiano ed estero.

Con lo stesso regolamento saranno definite anche le modalità di **contribuzione**, su base volontaria, **da parte di enti, associazioni, imprese o singoli cittadini**, previo versamento all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione in spesa.

L'*Internet of Things* (IoT) rappresenta il prossimo passo verso la digitalizzazione della società e dell'economia, consentendo di unire mondi fisici e virtuali in cui gli oggetti e le persone sono interconnessi attraverso le reti di comunicazione e creando ambienti intelligenti. Secondo uno [studio della Commissione europea](#) il valore di mercato della IoT nella UE dovrebbe superare uno trilioni di euro nel 2020. La Commissione europea ha pubblicato nell'aprile 2016 il documento di lavoro "[Advancing the Internet of Things in Europe](#)", nell'ambito delle iniziative di digitalizzazione dell'industria europea. Nell'ambito del mercato unico digitale, l'iniziativa "[European data economy](#)" (gennaio 2017), intende contribuire anche alla creazione di un mercato unico europeo per l'IoT. Per approfondimenti si veda anche il [documento di lavoro](#) della Commissione UE sulle tecnologie digitali emergenti dell'aprile 2018.

Per quanto riguarda l'intelligenza artificiale (AI), la Commissione europea ha adottato il 25 aprile 2018 una apposita Comunicazione ([COM\(2018\)237](#) final), che ne analizza le caratteristiche e gli aspetti. La Commissione sta aumentando gli investimenti annuali nell'IA del 70% nell'ambito del programma di ricerca e innovazione Orizzonte 2020. Raggiungerà 1,5 miliardi di EUR per il periodo 2018-2020. Il 10 aprile 2018, 25 paesi europei, tra cui l'Italia, hanno firmato una [dichiarazione di cooperazione sull'intelligenza artificiale](#). I sistemi basati sull'AI sono basati su software che mostrano comportamenti "intelligenti", avendo la capacità di analizzare caratteristiche di contesto esterno e di fornire risposte in qualche misura autonome, basate sull'analisi complessa dei dati a disposizione (ad esempio assistenti vocali, software di analisi delle immagini, motori di ricerca, sistemi di riconoscimento facciali e vocali). L'apprendimento automatico denota la capacità di un software/computer di apprendere dal proprio ambiente o da una serie molto ampia di dati rappresentativi, consentendo ai sistemi di adattare il loro comportamento a circostanze mutevoli o di eseguire compiti per i quali non sono stati programmati esplicitamente. L'AI può essere utilizzata anche nell'ambito di hardware come i robot avanzati, le automobili a guida autonoma, i droni e altre applicazioni dell'*Internet of Things*.

La *Blockchain* è uno strumento tecnologico innovativo che consente la creazione e gestione di archivi (*database*) distribuiti che sono in grado di registrare e gestire transazioni di vario tipo (sia finanziarie che aventi ad oggetto beni o servizi di altra natura), le quali vengono controllate, validate e condivise da tutti i c.d. nodi che fanno parte della rete. Si tratta in sostanza di un nuovo protocollo che consente che sulla rete internet, invece che sole informazioni, possano essere condivise e archiviate anche transazioni di valori, o meglio, di c.d. *asset* digitali. Si realizza quindi attraverso le *blockchain* un grande registro

pubblico di tipo distribuito, fortemente innovativo rispetto agli attuali sistemi di archiviazione, che consistono di database centralizzati presso un unico soggetto gestore e "garante", ovvero presso un'autorità centrale, che provvede a garantire la transazione, ad archiviare e custodire i dati. La *blockchain* consente la creazione di database distribuiti, basato sulla tecnologia dei c.d *Distributed Ledger* (DLT-dove *Ledger* sta per Libro Mastro) strutturati in blocchi di informazioni, ciascuno dei quali contiene un certo numero di transazioni che a seguito di un articolato procedimento di validazione e controllo (che verifica ad esempio che il soggetto sia effettivamente titolare di un certo diritto, come la valuta o il bene che vuole vendere), vengono validate in tutti i loro elementi attraverso strumenti matematici complessi (funzioni di *hash*) da parte dei nodi della rete ed entrano quindi a far parte della catena di blocchi (*blockchain*) che rende queste transazioni certe, immutabili. Si viene così a creare uno "storico" nel tempo di tutte le modifiche avvenute.

L'Italia ha aderito il 27 settembre 2018 alla *European Blockchain Partnership Initiative*, promossa dalla Commissione UE con l'intento di creare una piattaforma europea basata sulla tecnologia *blockchain* per lo sviluppo di servizi pubblici digitali ed il Ministero dello Sviluppo Economico ha pubblicato il 28 settembre 2018 un "Avviso pubblico per la manifestazione di interesse per la selezione di 30 componenti del Gruppo di esperti di alto livello per l'elaborazione della strategia nazionale sulle tecnologie basate su registri distribuiti e *blockchain*". La finalità è quella di elaborare una Strategia Nazionale per le DLT e la *Blockchain*.

Nella Relazione Tecnica si ricorda che il CIPE, nella seduta del 25 ottobre 2018, ha deciso, su richiesta del Ministro dello sviluppo economico, di assegnare 100 milioni di euro per lo sviluppo del Wi-Fi e le tecnologie emergenti (Intelligenza artificiale, *Blockchain*, Internet delle cose) a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 con contestuale rifinalizzazione delle risorse già assegnate con le delibere CIPE n. 65/2015, n. 71/2017 e successivamente con la delibera n. 105/2017 relative al piano banda ultra larga.

Articolo 57, commi 6-9
*(Soppressione delle riduzioni tariffarie e dei contributi
per le imprese editrici e radiotelevisive)*

I **commi da 6 a 9 dell'articolo 57** sopprimono, a partire dal 1° gennaio 2020, le agevolazioni tariffarie per la telefonia e le connessioni dati per le imprese editrici e radiotelevisive, con un risparmio netto previsto dalla Relazione tecnica di 28,252 milioni € euro.

I **commi da 6 a 8 dell'art. 57** dispongono l'**abrogazione delle norme che attualmente prevedono le agevolazioni tariffarie** per le spese di telefonia, di connessione dati per le imprese editoriali e di comunicazione.

Di seguito sono illustrate in dettaglio gli interventi **disposti dai commi 6-8, a decorrere dal 1° gennaio 2020.**

Il **comma 6 sopprime le agevolazioni tariffarie** previste dalle seguenti norme:

- articolo 28, commi da uno a tre (*rectius: dal primo al terzo*), della **legge n. 416/1981**, che prevede la **riduzione del 50 per cento delle tariffe telefoniche** fatturate dai gestori dei servizi telefonici, ivi compresa la cessione in uso di circuiti telefonici e a banda larga per le **imprese editrici**;
- articolo 11 della **legge n. 67/1987** e dall'articolo 8, della **legge n. 250/1990**, che attribuiscono lo stesso beneficio anche alle **imprese di radiodiffusione sonora** che presentino specifici requisiti;
- **articolo 23, comma 3, della legge n. 223/1990** che ha esteso i medesimi benefici ai concessionari per la **radiodiffusione televisiva** in ambito **locale**.

Nell'art. 11 della legge n. 67/1987 è ricompresa anche la riduzione dei costi sulle bollette elettriche e sui canoni di noleggio e di abbonamento ai servizi di telecomunicazione (art. 11, co. 1 lett a), nonché il rimborso del 60 per cento delle spese per l'abbonamento ai servizi di un certo numero di agenzie di informazione (art. 11, co. 1 lett b).

Su tali disposizioni è però intervenuto il **decreto-legge n. 194 del 2009** che ha **soppresso, a decorrere dal 2009, i contributi** previsti sia dall'articolo 11 della legge n. 67 del 1987, sia dall'articolo 8 della legge n. 250 del 1990, sia dall'articolo 23 della legge n. 223 del 1990, assegnati alle radio e alle televisioni locali, **facendo salvi quelli relativi agli sconti sulla telefonia** ed erogati dal Ministero dello sviluppo economico.

Il D.P.R. 223 del 2010 (Regolamento di riordino dei contributi all'editoria) prevede che i contributi previsti dagli articoli 4 e 8 della legge 7 agosto 1990, n. 250, dall'articolo 11 della legge 25 febbraio 1987, n. 67, dall'articolo 23 della legge 6 agosto 1990, n. 223, per le emittenti radiofoniche e televisive, non possono comunque eccedere, per ogni singola impresa, l'importo di 4 milioni di euro, mentre l'articolo 2, comma 35, della legge n. 549 del 1995 ha previsto che l'assegnazione di tali contributi sia subordinata al regolare versamento per tutti i dipendenti dei contributi di legge ai rispettivi competenti enti previdenziali.

Il comma 7 dell'art. 57, dispone l'abrogazione dei commi da uno a quattro (*rectius: dal primo al quarto*) dell'articolo 28 della legge n. 416/1981, già oggetto di intervento, per quanto riguarda i primi tre commi, da parte del precedente comma 6, mentre il quarto comma dell'art. 28, di cui si dispone l'abrogazione, prevede che le riduzioni tariffarie previste dal primo al terzo comma si applichino con decorrenza dal primo giorno del mese successivo a quello della richiesta.

Il comma 8 dispone l'abrogazione:

- **dell'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge n. 67/1987**, che ha esteso alle imprese di radiodiffusione sonora le riduzioni tariffarie di cui all'art. 28, L. n. 416/1981 (e prevedeva anche che tali riduzioni fossero applicate anche ai consumi di energia elettrica, ai canoni di noleggio e di abbonamento ai servizi di telecomunicazione di qualsiasi tipo, ivi compresi i sistemi via satellite);
- **dell'articolo 8, comma 1, lettera a), della legge n. 250/1990**, che ha esteso alle radio locali, con determinati requisiti, le riduzioni tariffarie dell'art. 28 della legge n. 416/1981 (e ne prevedeva l'applicazione anche ai consumi di energia elettrica);
- **del riferimento all'art. 28 della legge 416/1981** contenuto nell'art. all'articolo 23, comma 3, della legge, n. 223/1990, che prevede che le agevolazioni dell'art 28, 29 e 30 si applichino alle radiotelevisioni locali con determinate caratteristiche.

Si fa presente che gli articoli 29 e 30 della legge n. 416 del 1981 (concernenti il finanziamento agevolato di programmi di imprese editoriali e i finanziamenti per ristrutturazione economico produttiva delle imprese editoriali) sono stati abrogati dall'articolo 21, comma 2, della legge n. 62 del 2001. Il fondo per i contributi in conto interessi attribuiti ai sensi delle citate disposizioni è mantenuto fino al completamento della corresponsione dei contributi per le concessioni già effettuate.

Dall'abrogazione delle citate disposizioni consegue, a decorrere dal 2020, un risparmio di 28.252.000 allocate sul capitolo 1501

Per quanto riguarda la **platea dei soggetti beneficiari** richiamata nelle varie disposizioni che prevedono le agevolazioni, i soggetti destinatari dei contributi sono:

- le imprese di radiodiffusione sonora, registrate presso il competente tribunale, che trasmettano quotidianamente propri programmi informativi su avvenimenti politici, culturali, religiosi, economici, letterari, sindacali per non meno del 25% delle ore di trasmissione comprese tra le 7 e le 20 (imprese radiofoniche di informazione di cui all'articolo 11 della legge n. 87 del 1987).
- le imprese di radiodiffusione sonora che dedichino alla citata programmazione il 15 per cento delle ore comprese tra le 7 e le 20 (imprese radiofoniche di cui all'articolo 8 della legge n. 250 del 1990).
- le imprese di radiodiffusione televisiva in ambito locale, registrate presso il competente tribunale, che trasmettano quotidianamente tra le ore 7 e le ore 23, per almeno un'ora, prodotti informativi autoprodotti.

Si segnala peraltro che le disposizioni dei commi 7 ed 8 dell'art. 57 non risultano coordinate con quelle del comma 6 dello stesso articolo, in quanto, mentre con i commi 7 e 8 si dispone l'abrogazione di diversi articoli di legge concernenti agevolazioni tariffarie, con il comma 6 si prevede la soppressione delle agevolazioni tariffarie previste dalle medesime disposizioni di legge, peraltro con la stessa decorrenza (dal 1° gennaio 2020).

Nella tabella sono riassunte le **abrogazioni di norme e le soppressioni di agevolazioni** che sono disposte **dai commi 6-8 dell'articolo 57**:

	Comma 6 (soppressione di agevolazioni)	Comma 7 (abrogazione delle norme)	Comma 8 (abrogazione delle norme)
L. n. 416/1981	Art. 28, commi da 1 a 3	Art. 28, commi da 1 a 4	
L. n. 67/1987	Art. 11	-	Art. 11, co. 1, lett. a)
L. n. 250/1990	Art. 8	-	articolo 8, comma 1, lettera a),
L. n. 223/1990	Art. 23, co. 3	-	modifica l'art. 23, co. 3

Il comma 9 dell'art. 57, prevede, di conseguenza, l'abrogazione del comma 5 dell'art. 1 della legge n. 198/2016, che ha disposto l'emanazione di un regolamento di delegificazione per istituire e disciplinare un contributo per le spese sostenute per l'utilizzo di servizi di telefonia e di

connessione dati, sostitutivo delle vigenti agevolazioni tariffarie riconosciute alle imprese editrici e radiotelevisive (agevolazioni che la presente disciplina intende superare).

La previsione di un regolamento istitutivo del contributo suddetto si colloca nel contesto dell'istituzione del nuovo Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, destinato anche al sostegno dell'editoria e dell'emittenza radiofonica e televisiva locale, istituito a partire dal 2016 dall'art. 1, della legge n. 198/2016. L'istituzione di tale contributo non è peraltro mai avvenuta in quanto **non è stato mai emanato il citato regolamento di delegificazione**, sostitutivo dell'insieme delle riduzioni tariffarie riconosciute alle imprese editrici, imprese di radiodiffusione sonora, anche a carattere locale delle quali si dispone ora l'abrogazione, con i successivi **commi da 6 a 8 dell'art. 57**.

Si ricorda che il Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, è ripartito annualmente tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero dello sviluppo economico, per gli interventi di rispettiva competenza, sulla base dei criteri stabiliti con D.P.C.M. Con il D.P.R. n. 146 del 2017 è stato emanato il regolamento sui criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e sulle procedure di erogazione delle risorse del nuovo Fondo. Per gli anni successivi, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge 26 ottobre 2016, n. 198, la quota delle risorse viene assegnata al Ministero dello sviluppo economico, ma il Fondo è stato trasferito al Ministero dell'economia e delle finanze dall'art. 10, co. 1 della legge 198/2016.

Articolo 79, comma 5
(Rifinanziamento delle misure di sostegno dell'autotrasporto)

L'**articolo 79, comma 5**, assegna agli autotrasportatori 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, al fine di compensare il settore delle maggiori spese conseguenti al crollo del ponte Morandi di Genova.

Il **comma 5** dell'articolo 79 stanziava 80 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2019 e 2020, al fine di consentire il **ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori** in conseguenza del crollo del ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018.

Le spese che gli autotrasportatori negli ultimi quattro mesi sono stati costretti ad affrontare derivano dalla forzata percorrenza di tratti autostradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e nelle difficoltà logistiche dipendenti dall'ingresso e dall'uscita delle aree urbane e portuali.

In proposito è opportuno ricordare che il comma 3 dell'articolo 5 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, cd. Decreto Genova, in corso di conversione (si veda [l'AS 909](#)), autorizza una spesa pari a **20 milioni** di euro **per l'anno 2018**, che sono trasferiti direttamente alla contabilità speciale intestata al Commissario delegato (ai sensi di una modifica introdotta nel corso dell'esame per la conversione alla Camera), a sostegno degli autotrasportatori a copertura delle maggiori spese da questi sostenute per la forzata percorrenza di tratti autostradali e stradali (il riferimento ai tratti stradali è stato inserito nel corso dell'esame alla Camera) aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e per le difficoltà logistiche dipendenti dall'ingresso e dall'uscita delle aree urbane e portuali. La definizione delle tipologie di spesa ammesse a ristoro, nonché i criteri e le modalità per l'erogazione a favore degli autotrasportatori delle risorse, nei limiti delle disponibilità sono rimesse ad un successivo **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, sentito il Commissario delegato, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge.

Articolo 79, commi 7 e 8
*(Finanziamento del piano di investimenti straordinario
del porto di Genova)*

L'**articolo 79, commi 7 e 8** attribuisce all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale un finanziamento pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022.

Gli interventi finanziati sulla base della citata disposizione normativa sono finalizzati al **contrasto degli effetti negativi, diretti ed indiretti, derivanti dal crollo del ponte Morandi**, attraverso la realizzazione di piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione città-porto.

I finanziamenti sono finalizzati anche alla realizzazione di **interventi di completamento di opere in corso**, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi.

Si ricorda che in fase di conversione del decreto-legge n. 109 del 2018 è stato introdotto l'**articolo 9-bis che ha previsto l'adozione da parte del Commissario straordinario, di un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto** e delle relative infrastrutture di accessibilità e **per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova**.

Con riferimento a tale piano di interventi in particolare si prevede che il Commissario Straordinario di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018 adottati, entro il 15 gennaio 2019, con propri provvedimenti, su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il citato programma, da realizzare a cura della medesima Autorità di Sistema Portuale entro 36 mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale, con le deroghe di cui all'articolo 1 del medesimo decreto-legge n. 109, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo, **ivi incluse le risorse previste nel bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale e da altri soggetti**.

Il decreto-legge n. 109 del 2018 prevede anche **ulteriori disposizioni** dirette a sostenere il sistema portuale ligure in relazione alle conseguenze derivanti dal crollo del cosiddetto "ponte Morandi". Si prevede in particolare la progettazione e realizzazione di infrastrutture ad alta automazione per ottimizzare i flussi veicolari logistici in entrata e in uscita dal porto di Genova, ivi inclusa la realizzazione del varco di Ponente (articolo 6), alle quali sovrintende il Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti (per le quali sono stanziati 30 milioni complessivi assegnati nel biennio 2018-2020); la realizzazione di una **zona logistica semplificata** nell'area del porto e del "retroporto" di Genova (articolo 7) e il riconoscimento per gli anni 2018 e 2019 ai porti ricadenti nell'ambito della Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale di una quota del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, pari al 3 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto **nel limite di 30 milioni di euro annui** (art. 9). L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è inoltre autorizzata ad assumere, per gli anni 2018 e 2019, con contratti di lavoro a tempo determinato, venti unità di personale con funzioni di supporto operativo e logistico all'emergenza, con imputazione dei relativi oneri a valere sulle risorse del bilancio dell'Autorità medesima (art. 2, comma 3-bis).

Si ricorda inoltre che **l'articolo 23, comma 2**, del decreto-legge n. 119 del 2018 prevede un incremento del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, pari **a 15 milioni di euro per l'anno 2018 da assegnare all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale**.

Con riguardo alle modalità di **finanziamento** delle Autorità di sistema portuale ai sensi dell'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché per approfondimenti in merito alle Zone logistiche semplificate si rinvia ai relativi paragrafi del tema "[Il sistema portuale e il trasporto marittimo e su vie navigabili interne](#)".

Articolo 89

(Uso efficiente dello spettro e transizione alla tecnologia 5G)

L'**articolo 89** prevede che i maggiori introiti, pari a circa 4 miliardi di euro, derivanti dalla gara per la procedura di assegnazione di diritti d'uso delle frequenze disponibili per i servizi di comunicazione elettronica in larga banda mobili terrestri concorrano al conseguimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, in particolare producendo, secondo la relazione tecnica, un miglioramento dell'indebitamento netto pari a circa 200 milioni annui dal 2019 al 2037.

L'**articolo 89** prevede che i **maggiori introiti derivanti dalla gara per la procedura di assegnazione di diritti d'uso delle frequenze nelle Bande 694-790 MHz, 3600-3800 MHz e 26.5-27.5 GHz**, concorrano al conseguimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, in coerenza con i criteri di contabilizzazione previsti per i saldi di finanza pubblica.

Si tratta degli introiti che erano previsti dall'articolo 1, comma 1026, della legge di Bilancio 2018 (legge n. 205/2017), nell'ambito di una serie di misure per favorire lo sviluppo dei sistemi wireless e mobili di quinta generazione (5G). In quella sede, **le entrate dalla messa all'asta delle suddette frequenze** erano state quantificate presuntivamente **in misura non inferiore a 2.500 milioni di euro**, di cui 500 milioni relativi alle frequenze in banda 3,6-3,8 GHz e 26,5-27,5 GHz.

La procedura di assegnazione delle frequenze agli operatori di comunicazione a banda larga è stata definita dall'AGCOM con la [delibera 231/18/CONS](#), a seguito della quale il MISE ha avviato la procedura di gara per l'assegnazione dei diritti d'uso delle frequenze nelle bande 694-790 MHz, 3600-3800 MHz e 26.5-27.5 GHz, che si è conclusa il 2 ottobre 2018. Le aggiudicazioni hanno riguardato i lotti per la banda 700 Mhz FDD, quelli per la banda 3700 Mhz ed i lotti per la banda 26 Ghz, mentre nessuna offerta è stata fatta per i lotti 700 MHz SDL per la quale i soggetti interessati potranno partecipare ad una successiva fase di gara.

L'ammontare totale delle offerte per le bande di frequenza che sono state messe a gara a settembre/ottobre 2018, è pari, secondo quanto riportato [sul sito del MISE](#), **a 6.550,4 milioni** di euro, così suddivise, in milioni di euro:

Banda 694-790 MHz	2.039,9
Banda 3,6-3,8 GHz	4.346,8
Banda 26,5-27,5 GHz	163,7
Totale	6.550,4

Rispetto alla previsione della legge di bilancio 2018 si evidenzia quindi un **aumento di introiti di 4.050,4 milioni di euro** di cui, come evidenziato anche nella Relazione tecnica, 4.000 milioni circa relativi alle frequenze in banda 3,6-3,8 GHz e 26,5-27,5 GHz, che in termini di saldo netto da finanziare e di fabbisogno si realizzeranno nel 2022.

Nella Relazione tecnica è indicato un importo di 6.540,6 milioni di euro quale importo di aggiudicazione della gara e di 4.040,6 come maggiori introiti derivanti dalla gara medesima. La differenza riguarda la banda 3,6-3,8 GHz per la quale è indicato un introito di 4.337 milioni di euro.

Nell'allegato 3 alla relazione tecnica sono quantificati effetti sull'indebitamento pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019-2021.

Secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1045, della legge n. 205 del 2017 gli introiti derivanti dall'assegnazione delle bande di frequenza sono versati all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 30 settembre di ciascun esercizio finanziario dal 2018 al 2022, secondo i seguenti importi assicurati prioritariamente con gli introiti derivanti dall'assegnazione delle frequenze in banda 3,6-3,8 GHz e 26,5-27,5 GHz: 1.250 milioni di euro per l'anno 2018, 50 milioni di euro per l'anno 2019, 300 milioni di euro per l'anno 2020, 150 milioni di euro per l'anno 2021 e la restante quota, in misura non inferiore a 750 milioni di euro, per l'anno 2022.

Posto che gli importi sopra indicati sono assegnati con riferimento ad un'entrata stimata pari a 2,5 miliardi di euro, nella medesima norma, con la disposizione in questione si provvede a distribuire le maggiori entrate derivanti dagli esiti della gara sostanzialmente riferiti all'aggiudicazione della banda 3,6-3,8 GHz.

Per approfondimenti si rinvia al relativo [tema dell'attività parlamentare](#).

2. Profili di interesse della IX Commissione

Articolo 14 (*Canone RAI*)

L'**articolo 14** conferma, a regime, l'importo di **€ 90** dovuto per il **canone RAI per uso privato**, già fissato per il 2017 e il 2018.

Inoltre, stabilizza la previsione – già vigente per il 2017 e il 2018 – secondo cui la **metà** delle eventuali maggiori entrate versate a titolo di canone RAI (c.d. **extra gettito**) è riversata all'**Erario**, confermandone anche le finalizzazioni, tra cui l'ampliamento sino a **€ 8.000** della soglia reddituale prevista ai fini della **esenzione** dal pagamento del canone per gli **ultrasettantacinquenni**.

In particolare, quanto all'importo di **€ 90** definitivamente fissato per il canone RAI per uso privato, il **comma 1** estende agli anni successivi quanto già previsto per il 2017 e il 2018 dall'art. 1, co. 40, della L. 232/2016 (L. di bilancio 2017), come modificato dall'art. 1, co. 1147, della L. 205/2017 (L. di bilancio 2018).

A tal fine, novella ulteriormente il citato art. 1, co. 40, della L. 232/2016.

Si ricorda che, a decorrere dal 2014, l'importo del canone è stato definito a livello legislativo (e non più con decreto del Ministro delle comunicazioni, come previsto dall'art. 47, co. 3, del d.lgs. 177/2005) e che, a partire dall'introduzione delle nuove modalità di riscossione, con l'addebito dello stesso nella bolletta elettrica (art. 1, co. 152 e ss., della L. 208/2015-L. di stabilità 2016), è stata avviata una progressiva riduzione del suo importo.

In particolare, per il 2016 la misura del canone è stata fissata dal medesimo art. 1, co. 152, della L. 208/2015 in € 100 (a fronte di € 113,50 dovuti negli anni dal 2013 al 2015), mentre per il 2017 e il 2018 – come già detto – è stata pari a € 90.

Relativamente alla destinazione a regime del **c.d. extra gettito**, il **comma 2** novella, invece, l'art. 1, co. 160, della L. 208/2015.

L'art. 1, co. 160, della L. 208/2015 - come modificato, da ultimo, dall'art. 57, co. 3-*bis*, del D.L. 50/2017 (L. 96/2017) - ha previsto che, per gli anni dal 2016 al 2018, le eventuali maggiori entrate versate a titolo di canone di abbonamento alla televisione rispetto alle somme già iscritte a tale titolo nel bilancio di previsione per il 2016 (**c.d. extra gettito**) – derivanti dalle nuove modalità di riscossione del canone, con l'addebito dello stesso nella bolletta elettrica – devono essere

riversate all'Erario per una quota pari al 33% del loro ammontare per il 2016 e del **50%** per ciascuno degli anni 2017 e 2018, per essere destinate:

- all'ampliamento sino a € **8.000** della soglia reddituale prevista ai fini della esenzione dal pagamento del canone di abbonamento in favore di soggetti di **età pari o superiore a settantacinque anni**.

Al riguardo, infatti, si ricorda che l'art. 1, co. 132, della L. 244/2007 (L. di stabilità 2008) – come modificato dall'art. 42, co. 2-*bis*, del D.L. 248/2007 (L. 31/2008) – ha abolito, a decorrere dal 2008, il pagamento del canone di abbonamento alla televisione (esclusivamente per l'apparecchio televisivo ubicato nel luogo di residenza stabilito) per i soggetti di età pari o superiore a 75 anni e con un reddito proprio e del coniuge non superiore complessivamente a € 516,46 per tredici mensilità (€ 6.713,98 annui), senza conviventi.

La soglia è stata elevata, per il 2018, ad € 8.000 (annui) dal [DI 16 febbraio 2018](#), che ha destinato a tal fine € 20,9 mln, provenienti da parte delle risorse accertate quale extra gettito relativo al canone RAI per il 2017. Le relative modalità attuative sono state definite con [Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate del 4 aprile 2018](#);

- al nuovo **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, destinato al **sostegno** dell'editoria e dell'emittenza radiofonica e televisiva locale, fino ad un importo massimo di € **125 mln** in ragione d'anno;
- al **Fondo per la riduzione della pressione fiscale** (di cui all'art. 1, co. 431, della L. 147/2013).

La restante parte dell'eventuale extragettilo è assegnata alla RAI.

Articolo 28, commi 10-12***(Assunzioni di personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostrada)***

L'**articolo 28, commi 10-12**, amplia il contingente di personale da assegnare all' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali (ANSFISA).

Il **comma 10** dell'articolo 28, al fine di poter far fronte alle complesse funzioni affidate alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali (ANSFISA), apporta alcune modifiche all'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018 (cd. decreto legge Genova), ancora in corso di conversione.

L'articolo 12, è opportuno ricordare, ha previsto l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2019. Tale Autorità succede a titolo universale all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF).

Più nel dettaglio la disposizione in commento modifica, in primo luogo, la lettera b) del comma 9 dell'articolo 12, prevedendo un **aumento della dotazione organica** complessiva dell'Agenzia di ulteriori 135 unità (incremento da 434 a 569 unità), di cui 7 posizioni dirigenziali di livello non generale (da 35 a 42 unità) (**lett.a**).

Il comma 9 prevede che il regolamento di amministrazione dell'Agenzia sia deliberato, su proposta del direttore, dal comitato direttivo e sottoposto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che lo approva, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze. A tale regolamento è demandata dalla lettera b) la fissazione delle dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall'Agenzia nel limite massimo di 434 unità, di cui 35 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale.

Il comma 10, in secondo luogo, modifica il comma 12 dell'articolo 12 del c.d. decreto-legge Genova, il quale prevede l'incremento del contingente aggiuntivo, da assegnare all'Agenzia, per l'esercizio delle funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali personale. In particolare la modifica in esame prevede un incremento di ulteriori 128 unità di personale non dirigenziale (da 122 a 250) e di ulteriori 7 posizioni di livello dirigenziale non generale (da 8 a 15) (**lett. b**).

Il comma 12 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109 oltre all'intera dotazione organica del personale dell'ANSF, assegna all'Agenzia un contingente di personale di 122 unità, destinato all'esercizio delle funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e di 8 posizioni di uffici di livello dirigenziale non generale.

Infine la disposizione in commento modifica il comma 15 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109, incrementando di ulteriori 128 unità di personale non dirigenziale (incremento da 211 a 339 unità), di cui 64 unità da assumere nel 2019 e 64 unità nel 2020 e di ulteriori 7 posizioni dirigenziali di livello non generale (incremento da 25 a 32 unità), di cui 4 unità da assumere nel 2019 e 3 unità nel 2020 (**lett. c**).

Ai sensi del comma 15, l'Agenzia è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di 141 unità di personale e 15 dirigenti nel corso dell'anno 2019 e di 70 unità di personale e 10 dirigenti nel corso dell'anno 2020 da inquadrare nelle aree iniziali stabilite nel regolamento di amministrazione.

Il **comma 11** dell'articolo 28, inoltre, prevede che a tali **oneri assunzionali**, quantificati in euro 2.063.891 per l'anno 2019 e in euro 8.113.523 a decorrere dal 2020, si provveda a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 365, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, lettera b), come rifinanziato dal comma 1 dell'articolo in commento.

In merito alla quantificazione del trattamento economico complessivo, la relazione tecnica precisa come siano stati presi a riferimento i costi unitari medi per singola qualifica sulla base del CCNL delle funzioni centrali, secondo le tabelle retributive dell'ENAC, che l'ANSFISA applicherà al proprio personale ai sensi del comma 16 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109.

Inoltre per il **funzionamento dell'agenzia** il **comma 12** autorizza l'ulteriore spesa di 1 milione nel 2019 e a 2 milioni a decorrere dal 2020.

Gli **oneri di funzionamento**, come precisa la relazione tecnica, comprendono le spese per missioni, assicurazioni, buoni pasto, formazione, interventi assistenziali, materiali di cancelleria, spese di rappresentanza, utenze e canoni, utilizzo beni di terzi, manutenzioni ordinarie e riparazioni, consulenze, servizi amministrativi, servizi informatici, etc.

Articolo 44 *(Verifica dell'assegnazione degli stanziamenti ordinari in conto capitale su base territoriale)*

L'**articolo 44** interviene sulle modalità di verifica del rispetto del principio di **assegnazione degli stanziamenti statali ordinari in conto capitale** secondo il criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione di riferimento. La disposizione, in particolare, semplifica le procedure attualmente previste e include nell'ambito degli stanziamenti oggetto di verifica anche quelli compresi nei **contratti di programma** (inclusi quelli vigenti) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** e **Anas S.p.A.**

L'articolo 44 interviene sulle modalità di verifica dell'assegnazione degli stanziamenti ordinari in conto capitale secondo il criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione di riferimento, definite dall'articolo 7-bis del decreto-legge n.243/2016.

L'**articolo 7-bis del decreto-legge n.243/2016** dispone che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanarsi entro il 30 giugno 2017, su proposta del Ministro dell'economia e sentita l'Autorità politica di coesione, sono individuate:

- le modalità con cui verificare, in riferimento ai **programmi di spesa in conto capitale delle Amministrazioni centrali** dello Stato, individuati con apposita **Direttiva** del Presidente del Consiglio dei ministri, se e in che misura, a decorrere dalla legge di bilancio 2018, le Amministrazioni medesime si conformino:
 - all'obiettivo di destinare ai territori delle regioni del centro-sud (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna) un volume annuale di **stanziamenti ordinari** di parte capitale **proporzionale** alla **popolazione** di riferimento (pari a circa il **34%** della popolazione nazionale);
 - ad “altro criterio relativo a specifiche criticità” individuato dalla Direttiva medesima;
- le modalità con le quali è monitorato il conseguimento da parte delle amministrazioni interessate del suddetto obiettivo, anche in termini di spesa erogata.

Una volta avviate le procedure di verifica, il Ministro per il sud presenta alle Camere una **relazione annuale** sui risultati della verifica, indicando anche le misure correttive eventualmente necessarie.

In attuazione dall'articolo 7-bis del decreto-legge n.243/2016 è stato adottato il **D.P.C.M. 7 agosto 2017**, con cui sono state disciplinate le modalità per lo svolgimento della verifica. In particolare, il D.P.C.M.:

- ha circoscritto (in sede di prima applicazione) l'ambito applicativo della verifica ai Ministeri e alla Presidenza del consiglio dei ministri;
- ha definito gli stanziamenti ordinari in conto capitale, ossia gli stanziamenti di bilancio dello Stato destinati a spese per investimenti e i contributi agli investimenti, che non derivano da assegnazioni del Fondo sviluppo e coesione (FSC) o dai Fondi strutturali e di investimento europei (SIE) e relativo cofinanziamento nazionale (trattandosi di risorse aggiuntive già dirette, in via prevalente, alle regione del Mezzogiorno);
- ha incluso nel monitoraggio i programmi di investimento finanziati dal Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese¹ e le autorizzazioni di spesa pluriennale in conto capitale;
- ha definito la popolazione di riferimento come quella residente al 1° gennaio dell'anno più recente resa disponibile dall'Istat.

La disposizione modifica in più parti l'articolo 7-bis del decreto-legge n.243/2016, aggiungendovi tre nuovi commi.

Il **comma 1** (con una modifica meramente formale) aggiorna i riferimenti al "Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno", sostituiti con quelli al "Ministro per il Sud", al fine di adeguarli alla nuova denominazione del dicastero.

I **commi 2 e 3** prevedono:

- che i programmi di spesa oggetto di verifica e monitoraggio siano individuati annualmente del Documento di economia e finanza (DEF), e non più mediante una specifica direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, come attualmente previsto (*si consideri, tuttavia, che la direttiva in questione non è stata mai adottata*); per il solo anno 2019 l'individuazione dei programmi di spesa è demandata alla Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (NADEF).
- che un nuovo D.P.C.M. di attuazione della norma venga adottato entro il 30 giugno 2019; con tale decreto, in particolare, potrà essere stabilito, in alternativa al criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione residente, un eventuale "altro criterio relativo a specifiche criticità" (possibilità, questa, attualmente rimessa alla suddetta direttiva del Presidente del consiglio);

¹ Per un approfondimento sulle risorse confluite nel Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e per i decreti di riparto si rinvia al seguente tema del Servizio studi.

- che venga monitorato anche l'andamento della spesa erogata.
- che le Amministrazioni interessate, entro il 28 febbraio di ogni anno, trasmettano l'elenco dei programmi di propria competenza al Ministro per il Sud; in sede di prima applicazione tale trasmissione è effettuata entro il 31 agosto 2019;
- che anche i **contratti di programma** tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e **Anas S.p.A.** ed i contratti di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**, siano predisposti in conformità all'obiettivo della destinazione territoriale, secondo il criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione residente. Anche i contratti di programma vigenti sono soggetti alle attività di monitoraggio e verifica²;

Il nuovo testo dell'articolo 7, comma 2 prevede che la verifica e il monitoraggio siano effettuati a decorrere dalla legge di bilancio 2018; appare, pertanto, opportuno modificare tale decorrenza, atteso che l'applicazione della regola della assegnazione proporzionale delle risorse potrà trovare applicazione non prima dell'esercizio di bilancio 2020 (considerato che il termine per l'adozione del D.P.C.M. per la definizione delle modalità di verifica è il 30 giugno 2019 e che l'individuazione dei programmi di spesa su cui la regola troverà applicazione verrà stabilito dalla NADEF 2019).

Si segnala, altresì, che il comma 4 riproduce sostanzialmente il contenuto dell'articolo 7-bis, comma 3, del DL n. 243/2016; si valuti pertanto l'opportunità della sua soppressione.

² Il contratti di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.a. e il contratto di programma 2017-2021 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e R.F.I. S.p.a. sono stati recepiti con le delibere CIPE 7 agosto 2017, nn.65 e 66.

Articolo 62

(Compensazione dei crediti e dei debiti delle regioni e delle province autonome in materia di tassa automobilistica)

L'**articolo 62** reca la conclusione definitiva delle **compensazioni interregionali** relative alla **riscossione della tassa automobilistica per gli esercizi successivi al 2008**, mediante un piano di rateizzazione della durata di 15 anni, dal 2020 al 2034.

Il **comma 1** dell'articolo 62 autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze – (in particolare il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato) a effettuare, per ciascun anno dall'esercizio 2020 all'esercizio 2034 compreso, le **compensazioni degli importi a credito e a debito di ciascuna regione e provincia autonoma**, connesse alle entrate regionali derivanti dalla **riscossione della tassa automobilistica**. La norma precisa che le compensazioni sono a carico di somme a qualsiasi titolo corrisposte, con l'esclusione di quelle destinate al finanziamento della sanità, secondo gli importi della tabella allegata al provvedimento in esame.

Ai sensi del **comma 2**, le compensazioni relative alle autonomie speciali sono effettuate nel rispetto delle norme statutarie e dei relativi ordinamenti finanziari.

La relazione illustrativa al riguardo rileva che la norma in esame discende da quanto **deciso in sede di Conferenza delle regioni e province autonome**, nella seduta del 21 giugno 2018, la quale ha approvato all'unanimità la tabella delle compensazioni dei debiti e crediti fra regioni in materia di tassa automobilistica per gli esercizi successivi al 2008.

Tali compensazioni, come chiarito ancora dalla relazione illustrativa, derivano dal fatto che ogni regione incassa, tramite gli intermediari abilitati dalla normativa nazionale (Poste, Tabaccherie e Agenzie automobilistiche), oltre alle tasse automobilistiche dovute dai soggetti residenti, anche le tasse di competenza delle altre regioni; non tutti gli incassi sono riversati dagli intermediari sulla base della competenza regionale e, pertanto, ciò porta a disallineamenti nei dati degli archivi della tassa automobilistica. A tale problematica si aggiungono gli errori commessi dai contribuenti, che possono provocare l'errata destinazione dei versamenti.

Le regioni, al fine di superare definitivamente la problematica delle compensazioni, si sono impegnate ad **aderire, a decorrere dal 1° gennaio 2019, al servizio di pagamento pagoBollo**, progettato e realizzato in collaborazione fra l'Agenzia per l'Italia Digitale e l'Automobile Club d'Italia e pienamente integrato con il Sistema pagoPA, che dovrebbe

garantire una maggiore rispondenza tra quanto dovuto e quanto incassato e dunque ridurre al minimo la necessità di ricorrere a compensazioni successive. La relazione illustrativa ricorda infine come l'obbligo per le regioni di adesione al sistema pagoPA, è sancito dall'art. 5 del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD, D.Lgs. 82/2005) e dall'articolo 15, comma 5-*bis*, del D.L. 179/2012.

Quanto alla **tassa automobilistica**, si ricorda che le **regioni a statuto ordinario** sono titolari del gettito della tassa automobilistica a decorrere dal 1° gennaio 1993 (D.Lgs. 504/1992, articoli 23-27) e, a decorrere dal 1° gennaio 1999 (L.449/1999, articolo 17, comma 10), sono inoltre titolari delle competenze in materia di accertamento, riscossione, recupero, applicazione delle sanzioni, rimborsi e contenzioso.

Nelle **regioni a statuto speciale** Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia e Sardegna la tassa automobilistica è rimasto un **tributo erariale**, del cui gettito ricevono una **compartecipazione** la regione **Valle d'Aosta** (L. 690/1981, articolo 5, comma 6), nella misura di dieci decimi e la regione **Sardegna** (L.cost. 3/1948, articolo 8), nella misura di sette decimi. La regione Friuli Venezia Giulia non riceve compartecipazione alcuna. La compartecipazione all'imposta erariale è stata, invece, sostituita da un **imposta propria** nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** (D.Lgs. n. 268/1992, art. 3) a decorrere dal 1° gennaio 1999 e nella **Regione siciliana** (L.R. n. 16 del 2015).

Per tale ragione, come evidenziato nella relazione illustrativa, gli importi indicati nella tabella riferiti alla regione Friuli Venezia Giulia (cui non spetta alcuna compartecipazione alla tassa automobilistica) sono da attribuire al bilancio dello Stato, analogamente ai 3/10 degli importi riferiti alla regione Sardegna (in quanto alla regione spettano come detto i sette decimi).

Il **comma 3** chiarisce che, con la norma in esame, si intendono **concluse in via completa e definitiva** le compensazioni in materia di tassa automobilistica per gli esercizi successivi al 2008.

Conseguentemente è **abrogata la disciplina vigente** che regola le compensazioni interregionali relative alla tassa automobilistica, stabilita dall'articolo 22-*bis* del decreto-legge n. 78 del 2009 (**comma 4**).

La norma citata autorizzava il MEF (RGS) a effettuare, se necessario anche in più anni, a carico di somme a qualsiasi titolo corrisposte, con l'esclusione di quelle destinate al finanziamento della sanità, le compensazioni degli importi a credito e a debito di ciascuna regione e provincia autonoma, connesse alle modalità di riscossione della tassa automobilistica sul territorio nazionale a decorrere dall'anno 2005, secondo gli importi da concordare in sede di Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome. Tale procedura era applicata nelle more della definizione di un meccanismo automatico di acquisizione dei proventi derivanti dalla riscossione della tassa automobilistica spettante a ciascuna regione e provincia autonoma in base alla legislazione vigente.

LA SECONDA SEZIONE

1. La disciplina contabile della seconda sezione

La parte contabile della legge di bilancio, recata dalla Sezione II del provvedimento, contiene il bilancio a legislazione vigente e le variazioni non determinate da innovazioni normative.

Il disegno di legge del bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2019 e del bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 (A.C.1334) è presentato nei **prospetti deliberativi per unità di voto** - in coerenza con le disposizioni della legge n. 196/2009 (Legge di contabilità) - **integrando** le risorse disponibili in bilancio a **legislazione vigente con gli effetti delle modifiche proposte** dal medesimo disegno di legge di bilancio, al fine di dare evidenza contabile alla manovra complessivamente operata per effetto delle innovazioni normative della **Sezione I** e delle variazioni (finanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni di entrate e di spese disposte da norme preesistenti) esercitabili con la **Sezione II**.

In particolare, i prospetti deliberativi della Sezione II riportano:

- le previsioni a **legislazione vigente**, che **includono** l'**aggiornamento delle previsioni** per le spese per oneri inderogabili e fabbisogno nonché le **rimodulazioni** compensative di spese relative a fattori legislativi e per l'adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (verticali ed orizzontali) proposte dalle amministrazioni in sede di formazione del bilancio per finalità di efficientamento della spesa;
- le **proposte di modifica** della legislazione vigente (rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni) che non richiedono la previsione di una specifica disposizione normativa, effettuate con la **Sezione II**;
- gli **effetti finanziari** imputabili alle innovazioni normative introdotte con la **Sezione I** del disegno di legge di bilancio, esposti separatamente.

Le previsioni complessive del disegno di legge di bilancio – il c.d. **bilancio integrato** – sono determinate come somma degli stanziamenti previsti in Sezione II e degli effetti finanziari della Sezione I.

1.1. Le unità di voto parlamentare

In base alla disciplina contabile (art. 21, co. 7, L. 196), le **unità di voto** sono individuate:

- a) per le **entrate**, con riferimento alla **tipologia**;

b) per le **spese**, con riferimento ai **programmi**, intesi quali aggregati di **spesa con finalità omogenea** diretti al perseguimento di risultati, definiti in termini di beni e di servizi finali, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ambito delle **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa.

Nel complesso, il bilancio per il 2019 conferma la struttura dello scorso esercizio, con **34 missioni**, che rappresentano le funzioni principali della spesa pubblica e ne delineano gli obiettivi strategici, e **176 programmi di spesa**, che costituiscono le **unità di voto parlamentare**, con l'affidamento di ciascun programma a un unico centro di responsabilità amministrativa.

Per quanto concerne i contenuti **dell'unità di voto**, essa deve indicare:

- l'ammontare presunto dei **residui** attivi o passivi alla chiusura dell'esercizio precedente a quello cui il bilancio si riferisce;
- l'ammontare delle entrate che si prevede di accertare e delle spese che si prevede di impegnare (**competenza**) nonché l'ammontare delle entrate che si prevede di incassare e delle spese che si prevede di pagare (**cassa**), **nell'anno** cui il bilancio si riferisce;
- le previsioni delle entrate e delle spese relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare sia le previsioni di entrata e di spesa, di competenza e di cassa, relative all'anno cui il bilancio si riferisce, sia quelle relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Soltanto le previsioni del primo anno costituiscono, tuttavia, limite alle **autorizzazioni di impegno e pagamento**.

Le spese del bilancio dello Stato rientranti in ciascuna unità di voto sono inoltre **classificate** – superata la precedente ripartizione in "rimodulabili" e "non rimodulabili" - a seconda della **natura dell'autorizzazione di spesa** sottostante cui si collega il grado di flessibilità e di manovrabilità della spesa stessa, e precisamente in:

- **oneri inderogabili**, ossia spese vincolate a particolari meccanismi o parametri che ne regolano l'evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi, tra cui rientrano le cosiddette **spese obbligatorie** (vale a dire, le spese relative al pagamento di stipendi, assegni, pensioni, le spese per interessi passivi, quelle derivanti da obblighi comunitari e internazionali, le spese per ammortamento di mutui, nonché quelle così identificate per espressa disposizione normativa);
- **fattori legislativi**, ossia spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio;

- **spese di adeguamento al fabbisogno**, ossia spese diverse dagli oneri inderogabili e dai fattori legislativi, quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni.

La quota delle spese per oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno è indicata, per ciascun programma, in appositi **allegati** agli stati di previsione della spesa.

La distinzione della spesa nelle tre categorie consente di individuare il livello di manovrabilità della spesa stessa, ai fini dell'applicazione della disciplina della **flessibilità del bilancio**.

1.2. La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo

Con la c.d. **flessibilità** di bilancio si è data la possibilità alle amministrazioni di incidere sulle dotazioni finanziarie di spesa relative ai **fattori legislativi** - anche in via **non compensativa**, purché **all'interno** di ciascuno **stato di previsione** - per poter modulare le risorse loro assegnate secondo le necessità connesse al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

In particolare, l'articolo 23, comma 3, consente, con la Sezione II, in ciascuno stato di previsione, per motivate esigenze e nel rispetto dei saldi programmati di finanza pubblica:

- a) la rimodulazione **in via compensativa** delle dotazioni finanziarie relative a fattori legislativi anche **tra missioni diverse**, fermo restando la preclusione dell'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti (c.d. rimodulazione **verticale**).

Rientrano nelle rimodulazioni compensative quelle effettuate sulle autorizzazioni **pluriennali di spesa in conto capitale** ai sensi di quanto previsto dall'articolo 30, comma 2, della legge n. 196 (**rimodulazione delle quote annuali** nel rispetto del vincolo finanziario complessivo ovvero **reiscrizione** nella competenza degli esercizi successivi delle somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio), nonché per **l'adeguamento** delle dotazioni di competenza e di cassa al **Cronoprogramma dei pagamenti** (c.d. rimodulazione **orizzontale**): si tratta delle rimodulazioni che coinvolgono una singola autorizzazione di spesa e trovano compensazione nell'ambito del periodo pluriennale di riferimento;

- b) il **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione** delle dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale previste a legislazione vigente relative ai fattori legislativi, per un periodo temporale anche pluriennale³. Queste variazioni costituiscono

³ Tali variazioni erano fino alla riforma operate con le tabelle C, D ed E della legge di stabilità, e poi recepite nella legge di bilancio con Nota di variazioni, in quanto, investendo profili sostanziali, erano, in quanto tali, preclusi alla legge di bilancio, stante la sua natura di legge

quella parte della **manovra** operata dal Governo direttamente sugli stanziamenti di bilancio contenuti nella seconda Sezione.

È prevista esplicita **evidenza contabile** delle variazioni relative ai fattori legislativi di spesa, in **appositi allegati conoscitivi** ai singoli stati di previsione della spesa del bilancio, che vengono aggiornati all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

1.3. La programmazione della spesa

Una delle novità più rilevanti della riforma della legge di contabilità è rappresentata dall'**integrazione** del processo di **revisione della spesa** nel **ciclo di bilancio**.

In base alla nuova procedura (art. 22-*bis*, legge n. 196/2009), il contributo delle Amministrazioni centrali dello Stato alla manovra di finanza pubblica è ancorato a un **obiettivo di spesa**, definito con il Documento di economia e finanza, e **ripartito tra le singole amministrazioni** con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, entro il **31 maggio di ciascun anno**.

Nel **D.P.C.M.** sono definiti gli **obiettivi di spesa** di ciascun Dicastero riferiti al successivo triennio - in termini di risparmi da conseguire. Gli **interventi** per il conseguimento di tali obiettivi sono proposti dai Ministeri in sede di presentazione del **disegno di legge di bilancio** e vengono successivamente **monitorati** nell'ambito di **accordi** tra il Ministro dell'economia e ciascun Ministro di spesa, da definire entro inizio **marzo**.

Entro il **1° marzo dell'anno successivo** a quello di applicazione degli interventi, ciascun Ministro invia al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia una **relazione** – allegata al DEF - sul grado di raggiungimento dei risultati in riferimento agli accordi in essere nell'esercizio precedente.

1.4. Classificazione delle spese

Ai sensi dell'articolo 25 della legge di contabilità, la classificazione delle voci di **spesa** si articola su **tre livelli**:

- a) **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;
- b) **programmi**, ossia le **unità di voto parlamentare**, quali aggregati finalizzati al perseguimento degli obiettivi indicati nell'ambito delle missioni.

formale, mantenuta fino all'entrata in vigore della legge n. 163/2016. Tali variazioni, insieme alle innovazioni legislative introdotte con la Sezione I, compongono il complesso della manovra di finanza pubblica.

c) **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in articoli (corrispondenti agli attuali piani di gestione).

Con il D.Lgs. n. 90/2016 sono state **introdotte** nel bilancio dello Stato le **azioni**, quali ulteriore articolazione dei programmi, volte a specificare ulteriormente la finalità della spesa. Al momento, esse rivestono carattere **meramente conoscitivo**, ad integrazione della classificazione per capitoli.

Le azioni sono rappresentate in un apposito **prospetto** dell'atto deliberativo, collocato dopo i quadri generali riassuntivi, che riporta, a scopo solo conoscitivo, il bilancio per Missione, Programma e Azione dello Stato nella sua interezza.

Le spese del bilancio dello Stato sono inoltre esposte secondo le tradizionali **classificazioni economica e funzionale**.

1.5. La struttura degli stati di previsione della spesa

La Sezione II del disegno di legge di bilancio è costituita da:

- lo stato di previsione dell'entrata;
- gli stati di previsione della spesa relativi ai singoli Ministeri;
- il quadro generale riassuntivo, con riferimento al triennio.

Ciascuno stato di previsione della spesa, riporta i seguenti **Allegati**:

- **Rimodulazioni** compensative di spese per fattori legislativi e per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a, della legge di contabilità);
- **Rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** previste a legislazione vigente (art.23 c.3, lett.b);
- **Dettaglio** oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno (art. 21, c.4);
- **Reiscrizione somme non impegnate** (art. 30 c.2).

L'articolo 21 della legge di contabilità, infine, dispone l'**approvazione**, con **distinti articoli**, dello stato di previsione dell'entrata, di ciascuno stato di previsione della spesa e dei totali generali della spesa nonché del quadro generale riassuntivo.

2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio

Nel presente capitolo si dà conto delle parti della II Sezione del **disegno di legge di Bilancio 2018** (A.C. 1334) di interesse della IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni.

Si tratta in via prevalente dello stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10)**, ma occorre considerare anche altri tre Ministeri nei cui stati di previsione sono ricompresi programmi di interesse della IX Commissione: il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, il **Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3)**.

Per il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, occorre in particolare considerare gli stanziamenti afferenti al **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"** riferito principalmente al **settore ferroviario** e di quelli del **programma 15.3: "Servizi postali "**.

Per quanto riguarda il **Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3)**, si dà conto dell'intera **missione 15 "Comunicazioni"**, nonché del **programma 17.18 "Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni"**.

2.1. Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)

L'**articolo 100** del disegno di legge di bilancio autorizza l'impegno ed il pagamento delle spese dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti e reca altresì diverse disposizioni relative al personale e alle spese del Corpo delle capitanerie di porto, nonché sulla riassegnazione di somme al Ministero per la definizione di eventuali pendenze con i concessionari autostradali.

In particolare l'**art. 100** prevede:

- il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** come forza media nel 2019 (251 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma e 35 ufficiali piloti di complemento) (**comma 2**);
- il numero massimo degli **allievi** del Corpo delle capitanerie di porto presso **l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali** della Marina militare, per l'anno 2019 (136 unità) (**comma 3**);
- il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT per le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2019, i prelevamenti dal fondo a disposizione iscritto nel programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste» (**comma 4**);
- l'applicazione delle disposizioni in vigore presso il Ministero della difesa, in quanto compatibili, alla gestione dei fondi di pertinenza delle Capitanerie di porto e l'applicazione, **per l'anno finanziario 2019, alle**

spese per la manutenzione e l'esercizio dei mezzi e delle attrezzature tecniche dei porti e delle caserme delle Capitanerie di porto del programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», dell'articolo 61-bis del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato (**comma 6**), che prevede la possibilità di trasportare all'esercizio successivo gli ordini di accreditamento in conto capitale rimasti inestinti;

Si segnala che l'articolo 61-bis del regio decreto n. 2440/1923, richiamato dal comma 6, risulta abrogato dall'art. 5, comma 1, lett. a), del d.lgs. n. 29/2018, con efficacia dal 1° gennaio 2019

- la riassegnazione da parte del Ministro dell'economia e delle finanze allo stato di previsione del MIT di quota parte delle entrate versate al bilancio dello Stato derivanti dai corrispettivi di concessione offerti in sede di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali nella misura necessaria alla definizione delle eventuali pendenze con i concessionari uscenti (**comma 7**).

2.1.2 Le spese del MIT per gli anni 2019-2021

Il **ddl di bilancio 2019-2021 autorizza**, per lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), **spese finali**, in termini di **competenza**, pari a **12.011,3 milioni di euro nel 2019**, a **14.323,8 milioni di euro per il 2020** e **10.626,7 milioni di euro per il 2021**, come riportato nella tabella che segue.

Spese finali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel ddl di bilancio per il triennio 2019-2021

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	LEGGE DI BILANCIO 2018	PREVISIONI			
		DDL DI BILANCIO 2019	DIFF. BIL 2019/ BIL 2018	DDL DI BILANCIO 2020	DDL DI BILANCIO 2021
Spese correnti	7.119,9	7.051,9	-68,0	7.011,5	6.894,5
Spese in c/capitale	7.939,1	4.959,4	-2.979,7	7.312,4	3.732,2
SPESE FINALI	15.059,0	12.011,3	-3.047,7	14.323,9	10.626,7
<i>Spese MINISTERO in % spese finali STATO</i>	2,3	1,9		2,2	1,6

In termini di **cassa**, le **spese finali** del Ministero sono pari a 15.803,9 milioni di euro nel 2019, a 12.599,4 milioni di euro nel 2020 e a 12.072,5 milioni di euro nel 2021.

Rispetto alla legge di bilancio 2018, il disegno di legge di bilancio 2019-2021 espone dunque per il MIT, **nel triennio di riferimento**, un

andamento della spesa decrescente, con una diminuzione del 20,2% per il 2019, del 4,8% per il 2020 e del 29,4% nel 2021.

Con riferimento specifico alle previsioni di spesa per il **2019**, il disegno di legge di bilancio espone spese finali in **diminuzione** rispetto al **2018**, in termini assoluti, in misura pari a 3.047,7 milioni di euro (-20,2 %). Tale differenza negativa deriva dagli effetti congiunti di una diminuzione delle spese di parte corrente pari a 68 milioni di euro e delle spese di parte capitale pari a -2.979,7 milioni di euro.

Gli stanziamenti di spesa del MIT autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno **2019** in misura pari allo **1,9% della spesa finale del bilancio statale**, contraendosi lievemente in termini percentuali rispetto al 2018 anche nell'anno 2020 (2,2%), e in modo più consistente nell'anno **2021 (1,6%)**.

2.1.3 Le spese per l'anno 2019

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10) espone, a **legislazione vigente (BLV)**, una dotazione complessiva di competenza per l'anno **2019** di **13.892,7 milioni di euro**.

Rispetto alla legislazione vigente, la **manovra finanziaria per il 2019 attuata con le Sezioni I e II del disegno di legge di bilancio** determina complessivamente una **diminuzione delle spese finali di 1.881,4 milioni di euro**, di cui 1.915,8 milioni di spesa in conto capitale in diminuzione e 34,4 milioni di spesa in conto corrente in aumento, come evidenziato nella tabella che segue:

Spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti - anno 2019

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	2018		2019				
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BLV	MOD. SEZ. II	DDL BILANCIO SEZ II	EFFETTI SEZ. I	DDL DI BILANCIO INTEGRATO SEZ I+SEZ II
Spese correnti	7.119,9	7.071,6	7.017,5	-46,6	6.970,9	81,0	7.051,9
Spese in c/capitale	7.939,1	8.093,3	6.875,2	-1.965,8	4.909,4	50,0	4.959,4
SPESE FINALI	15.059,0	15.164,9	13.892,7	-2.012,4	11.880,3	131,0	12.011,3

In particolare, gli effetti finanziari complessivi ascrivibili alla **Sezione II** determinano un **decremento della spesa per il 2019 pari a 2.012,4 milioni di euro**, in gran parte dal lato della spesa in conto capitale: si tratta di **rimodulazioni** operate dal disegno di legge (come meglio sarà esposto nel successivo paragrafo).

Le **misure legislative** introdotte dall'articolato della **Sezione I** determinano nel complesso un **effetto positivo di 131 milioni** di euro: relativi alla **Missione 13 (Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto)** (si veda per il dettaglio l'analisi per missioni nel successivo paragrafo).

Il **DDL di bilancio integrato** degli effetti della Sezione I e delle modifiche della Sezione II propone, dunque, **stanziamenti complessivi** per il **MIT** pari a **12.011,27 milioni** per il **2019**.

Il **disegno di legge di bilancio integrato** conferma per il **2019**, rispetto alla legge di bilancio 2018, gli importi relativi alla spesa in conto corrente, che nel 2019 si attestano a poco più di 7.000 milioni di euro, mentre diminuiscono del 37,6% gli importi della spesa in conto capitale, che passano da 7.939,1 milioni di euro del 2018 ai 4.959,4 milioni di euro del 2019. Anche **rispetto al bilancio a legislazione vigente 2019**, il **Bilancio integrato** con le variazioni delle sezioni I e II presenta per il 2019 una **riduzione della spesa in conto capitale** per un ammontare di **1.915,8 mln** di € (da 6.875,2 mln € a 4.959,4 mln €), pari a **-27,8%**, per **rimodulazioni orizzontali** dovute ad adeguamenti al cronoprogramma (per il dettaglio delle variazioni si veda il successivo paragrafo).

2.1.4 Analisi delle previsioni di spesa per l'anno 2019 per Missioni/Programmi

La tabella successiva espone le **previsioni di bilancio integrate** per il **2019** per ciascuna missione/programma di spesa del Ministero a raffronto con i dati dell'esercizio **2018**. La tabella evidenzia altresì le **modifiche** che il disegno di legge di bilancio apporta alla **legislazione vigente 2019**, con interventi sia di Sezione I che di Sezione II, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa relative a ciascuna missione/programma**.

Gli **interventi di rifinanziamento/definanziamento della Sezione II** sono evidenziati nell'apposito **allegato** allo stato di previsione del Ministero. In proposito si ricorda che le **modifiche della Sezione II includono anche gli effetti finanziari delle norme del decreto legge n. 119/2018** (recante disposizioni urgenti in materia fiscale), attualmente all'esame del Parlamento per la conversione in legge.

Relativamente alle misure adottate nel corso del 2018, che hanno effetti sul bilancio a legislazione vigente 2019, la Relazione illustrativa richiama, tra i decreti legge che hanno fornito un effetto di ricomposizione della spesa nel triennio 2019-2021, tra cui il D.L. n. 55/2018, (misure in favore dei territori colpiti dal sisma del Centro Italia), il D.L. 4 ottobre 2018, n. 113 in materia di protezione internazionale e immigrazione, sicurezza pubblica ed il D.L. 28

settembre 2018, n. 109 per la città di Genova e la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

La spesa complessiva del Ministero delle infrastrutture e trasporti è allocata su **5 missioni e 14 programmi**, suddivisi tra le competenze della **IX Commissione Trasporti**, Poste e Telecomunicazioni e della VIII Commissione Ambiente.

La gran parte della spesa complessiva del Ministero è allocata su 2 sole missioni (la n. 13 “Diritto alla mobilità” e la n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”), ove è concentrato storicamente oltre il 90% della spesa finale complessiva del Ministero, il 92,1% circa nel BLV 2019, il 91,4% nel DBL 2019.

Ministero delle infrastrutture e trasporti- Spesa per Missioni/Programmi di competenza della IX Commissione

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI								
	Missione/Programma	2018	2019					
		LEGGE DI BILANCIO.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
				Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1-2	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
2	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	8.361,7	8.062,9	-3,3	-68,04	7.991,6	131	8.122,6
2.1	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	273,7	292,8	-3,3	-3,7	285,7	-	285,7
2.2	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	158,4	80,9	-	-4	76,9	-	76,9
2.3	Autotrasporto ed intermodalità(13.2)	419,3	289,5	-	-0,6	288,8	80	368,8
2.4	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	1.082,0	584,8	-	-24,1	560,6	1	561,6
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	588,4	666,3	-	-5,5	660,8	50	710,8
2.6	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	5.839,6	6.148,5	-	-30	6.118,5	-	6.118,5
4	Ordine pubblico e sicurezza (7)	728,0	758,5	-	-3	755,5		755,5
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	728,0	758,5	-	-3	755,5	-	755,5
5	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32)	82,6	138,4	-	-55,3	83,1	-	83,1
5.1	Indirizzo politico (32.2)	16,1	75,3	-	-55,3	20,0	-	20,0
5.2	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza (32.3)	66,4	63,0	-	-16,2	63,0	-	63,0

Nella prima colonna è riportata la numerazione che la Missione/programma di spesa assume nello stato di previsione del MIT in cui è iscritto. Tra parentesi, invece, è riportata la numerazione generale.

Le **missioni di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** di esclusivo interesse della **IX Commissione (Trasporti)**, interamente affidate a centri di responsabilità amministrativa e che svolgono funzioni afferenti alle politiche dei trasporti, sono:

- la **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** affidata al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale; Si ricorda peraltro che la **Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**, non è interamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti in quanto una quota rilevante dei suoi stanziamenti sono contenuti nel programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" contenuto nello stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, cui si rinvia.
- la **missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza"**, per il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** affidato alle **Capitanerie di porto**.

Per quanto riguarda in **dettaglio la missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**, questa presenta uno stanziamento complessivo per il 2019 a legislazione vigente di 8.062,9 milioni di euro, in diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2018 che recava uno stanziamento di 8.361,7 milioni € circa.

Lo stanziamento viene poi aumentato di 59,7 mln €, con le **variazioni delle Sezioni I e II**, come evidenziato nella tabella precedente, arrivando così ad una previsione di **spesa nel bilancio integrato di 8.122,6 milioni €**.

Le **variazioni della sezione I** pari a **+131 mln €** sono le seguenti:

- **+80 mln €** in conto corrente (per ciascuno degli anni 2019 e 2020) sul programma *Autotrasporto e intermodalità (13.2)*, per gli **autotrasportatori**, al fine di compensare il settore delle maggiori spese conseguenti al crollo del Ponte Morandi a Genova;
- **+50 milioni €** in conto capitale (per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022) sul programma *Sviluppo e sicurezza del trasporto marittimo (13.9)* attribuiti all'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, sempre in relazione all'evento di Genova;
- **+1 mln €** sul Programma *Sistemi ferroviari (13.5)*, da assegnare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANFISA) come previsto dall'art. 12 del DL n. 109/2018 (sul cap. 1227).

In **Sezione II** vengono effettuate sulla **missione 13**, sia **rimodulazioni compensative**, con rinvio della spesa agli anni successivi, per **-3,3 mln €** (sul capitolo 1276 relativo al CED del dipartimento per i trasporti del Ministero e sul cap. 7180 relativo all'adeguamento degli attraversamenti

semaforici pedonali), che **definanziamenti**, per 68,04 mln, per un **totale di -71,34 mln €**.

I principali **definanziamenti** sono i seguenti:

- minori interventi e investimenti sul **programma 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale** per **30 mln € per il 2019** (e di -52, 6 e -50 mln € rispettivamente nel 2020 e 2021), di cui **-27,4 mln € sul cap. 1314** relativo al finanziamento del **rinnovo contrattuale nel trasporto pubblico locale**. Lo stesso capitolo viene defanziato per **50 mln €** anche per il **2020, 2021 ed i successivi dieci anni**. Vi è poi una riduzione di **2,6 mln €** sul cap. 7415 relativo alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità nelle fiere di Bari, Verona, Foggia e Padova;
- defanziamento di investimenti per **24,1 mln € complessivi sul programma 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”** (defanziamento previsto anche per il 2020 e 2021 rispettivamente per 19 mln e 15 mln €), così distribuito:
 - o fondo per la rottamazione dei **carri merci** (-4 mln € sul cap. 7303, per il 2019 e 2020);
 - o contributo quindicennale previsto dalla legge n. 190 del 2014 per avviare i lavori sulla **tratta Andora-Finale Ligure** (-15 mln € sul cap. 7563 che viene **totalmente defanziato**);
 - o somme per il potenziamento della tratta **Lucca-Pistoia** (-5 mln € sul cap. 7564 per il solo 2019);
- defanziamento per **-5 mln €** (per il triennio ed i successivi dieci anni) sul **programma 13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione”** relativo alle **infrastrutture portuali**, per il miglioramento del **trasferimento ferroviario intermodale** (sul cap. 7600 per 3 mln €) e per **manutenzione straordinaria dei porti statali** di rilevanza nazionale (sul cap. 7261 per 2 mln €), nonché per minori contributi alle **società marittime** (sul cap. 1960 per 500 mila € per gli anni 2019 e 2020);
- un defanziamento, per il triennio ed i successivi dieci anni, di **-4 mln €** sul programma **13.4** relativo al trasporto aereo, per minori somme da attribuire **all’ENAC** sul cap. 1923;
- defanziamento per il 2019 di circa **-3 mln €** sul **programma 13.1** relativo alla regolamentazione della **circolazione stradale** ed i servizi di motorizzazione, in particolare sul cap. 1235 (spese per attrezzature per il dipartimento trasporti terrestri), nonché una riduzione di **200 mila euro** per l’anno **2019** delle risorse iscritte sul **programma 14.11** (Sistemi stradali, autostradali e intermodali), assegnate in misura pari

- a 1 milione di € per la sperimentazione delle *smart road* ai sensi dell'articolo 1, comma 72 della legge di bilancio per il 2018;
- definanziamento di **700 mila €**, per il triennio ed i successivi dieci anni, sul cap. 1233 relativo agli studi e la **propaganda** per la **sicurezza stradale** attraverso il **CCISS**- centro di coordinamento per la sicurezza stradale;
 - un definanziamento, per gli anni 2019 e 2020, di circa **-600 mila € sul programma 13.2**, relativo al sistema per il **monitoraggio per la logistica** (SINAMOLO sul cap. 1255 per -500 mila €) e al partenariato per la logistica (-100 mila € sul cap. 1258).

Complessivamente, la **Missione 13**, se si considerano **anche gli stanziamenti** che sono iscritti **nello stato di previsione del MEF**, vede **spese per il 2019** pari a circa **11.892,8 mln €** (rispetto ai 13.321,6 mln € nel 2018), ripartiti tra MIT e MEF come evidenziato nella seguente tabella:

Missione 13-Sostegno allo sviluppo del trasporto (MIT +MEF)

(dati di competenza, valori in milioni di €)

	MISSIONE (PROGRAMMA)	DDL BILANCIO 2019 Integrato
MIT	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (Programmi 13.1; 13.2; 13.4; 13.5; 13.6; 13.9)	8.122,6
MEF	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (Programma 13.8)	3.770,2
	TOTALE MISSIONE 13	11.892,8

Si ricorda che nel **programma 13.8 del MEF** la quasi totalità della spesa è rappresentata dall'erogazione di **somme a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A.** per il contratto di programma e di servizio per il trasporto ferroviario (per il quale si rinvia allo stato di previsione del MEF- Tabella 2), ed è pari a circa 3.765,8 mln € per il 2019.

In proposito si segnala un rifinanziamento sul programma **13.5/MEF** relativo al trasporto ferroviario di **100 milioni di euro** assegnati per l'anno **2019** a Ferrovie dello Stato per l'adempimento degli obblighi di esercizio dell'infrastruttura e di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari.

Relativamente alla **missione 7** Ordine pubblico e sicurezza, il programma **Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)** reca uno stanziamento complessivo per il **2019** a legislazione vigente pari a **758,5 mln €**, in aumento rispetto al Bilancio 2018 di 30,5 mln € (+ 4,1%), che viene poi **definanziato** a decorrere dal 2019, e per i successivi 10 anni,

in sezione II, per **3 mln €** sul cap. 2176, relativo alle spese per mezzi operativi e strumentali, arrivando ad un **totale di 755,5 mln € per il 2019**.

Sempre con riferimento a questa missione si segnala una rimodulazione compensativa sul capitolo 7853 per 10 milioni di euro con un definanziamento per l'anno 2020 delle spese per lo sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera e con un contestuale incremento delle risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016.

Viene infine prevista la reinscrizione a bilancio, ai sensi dell'articolo 30 comma 2, della legge n. 196 del 2009, di 10 milioni di euro – non impegnate a chiusura dell'ultimo esercizio – relative alla realizzazione della tratta Colosseo- Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma.

Relativamente alla **missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”**, di competenza della VIII Commissione, si segnala uno spostamento di 40 milioni di euro per la realizzazione di **itinerari turistici ciclo-pedonali** (tali ultime risorse vengono spostate dal 2019 al 2021).

2.1.5 Sintesi delle rimodulazioni verticali e orizzontali per il triennio 2019-2021 per Missioni/Programmi. Reinscrizioni delle somme non impegnate.

Le tabelle seguenti espongono per il triennio 2019-2021, rispettivamente, le **rimodulazioni in senso “verticale”** (ossia in via compensativa tra diversi fattori legislativi nell'ambito dello stesso esercizio) o in senso **“orizzontale”** (ossia tra esercizi finanziari a parità di risorse complessive dell'autorizzazione di spesa), anche per adeguare gli stanziamenti a quanto previsto nel piano dei pagamenti e le **reinscrizioni delle somme non impegnate nell'ultimo esercizio**. Tale ultima facoltà riguarda le **autorizzazioni pluriennali di spesa in conto capitale non permanenti** (art. 30, co. 2, della legge di contabilità).

- Rimodulazioni verticali e orizzontali

(importi in milioni di euro)

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI Mis/Pro	2019		2020		2021	
	BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.
4 Ordine pubblico e sicurezza (7)						
<i>4.1 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste(7.7)</i>						
LS n. 147/2013 art 1 co 107 punto 1	13	-	3	-10	-	-
LB n. 232/2016 art 1 co 140 punto E/bis RIPARTIZIONE DEL FONDO INVESTIMENTI DI CUI ALL'ARTICOLO 1 COMMA 140 DELLA LEGGE n. 232/2016 (Cap-pg: 7853/4)	4,5	-	17,5	10-	12,5	-

Fonte: ddl di bilancio 2019-2021 (A.C. 1334 – Tomo III – pag 457 come sostituita da pag 20 errata corrige)

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE Mis/Pro	2019		2020		2021	
	BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.
9 Infrastrutture pubbliche e logistica (14)						
<i>1.1 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali (14.11)</i>						
LS n. 208/2015 art 1 co 640 punto 1 FONDO PER LA CICLABILITA' (Cap-pg: 7582/1)	-	-40	40	-	80	40
2 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)						
<i>2.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)</i>						
LF n. 296/2006 art 1 comma 921 punto A CED DEL DIPARTIMENTO TRASPORTI TERRESTRI (Cap-pg: 1276/1)	24	-2	24	1	24	1
4 Ordine pubblico e sicurezza (7)						
<i>4.1 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)</i>						
LB n. 232/2016 art 1 co 140 punto E/Bis RIPARTIZIONE DEL FONDO INVESTIMENTI DI CUI ALL'ARTICOLO 1 COMMA 140 DELLA LEGGE n. 232/2016 (Cap-pg: 7002/33)	4,5	-	17,5	-2	12,5	2

- Reiscrizioni delle somme non impegnate

(importi in milioni di euro)

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI Mis/Pro	Somme non impegnate	Reiscrizioni		
		2019	2020	2021
2 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)				
<i>2.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)</i>				
DL n. 133/2014 art 3 co 2 Punto A/quinquies TRATTA COLOSSEO-PIAZZA VENEZIA LINEA C ROMA (Cap-pg: 7179/1)	10	10		

Fonte: ddl di bilancio 2019-2021 (A.C. 1334 – Tomo III, pag 469)

2.2. Stanziamenti iscritti negli stati di previsione di altri Ministeri di interesse della IX Commissione

2.2.1 Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2)

Missione 13-Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto

La parte della Missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”(che corrisponde alla Missione 8 del MEF) **iscritta nello stato di previsione del MEF** (si ricorda che un'altra parte si trova nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti), reca uno **stanziamento** complessivo per il **2019** a legislazione vigente di **3.770,2 milioni €**, in diminuzione rispetto alla legge di bilancio 2018, nella quale il programma recava uno stanziamento di 4.960,1 mln €. La spesa si riferisce in particolare al **programma 13.8 del MEF**, nel quale la quasi totalità della spesa è rappresentata dall'erogazione di **somme a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il contratto di programma e di servizio per il trasporto ferroviario**, ed è pari a circa **3.765,82 mln € per il 2019**, con una riduzione per complessivi 1.640 milioni €, come evidenziato nella tabella seguente.

(valori in milioni di euro)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE								
	Missione/Programma	2018	2019					
		LEGGE DI BILANCIO.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
				Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1-2	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
8	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)							
8.1	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	6.380,8	5.410,2	-	-1.640	3.770,2	-	3.770,2

Per quanto riguarda i successivi anni 2020 e 2021 gli stanziamenti del programma 13.8 ammontano a 6.820,2 mln € per il 2020 (con un rifinanziamento di 600 mln €) e a 5.450,1 mln € per il 2021 (con un rifinanziamento di 440 mln €).

Per quanto riguarda il **definanziamento complessivo di 1.640 mln € per il 2019** per i contratti di programma e di servizio, esso deriva da un definanziamento di 1.740 mln € sul cap. 7122 (contributo in conto impianti a Ferrovie per gli investimenti), e da un finanziamento di 100 mln € sul cap. 1541 (somme a Ferrovie per l'esercizio dell'infrastruttura e l'obbligo di servizio pubblico via mare).

In particolare, la variazione in negativo di 1.740 mln € sul cap. 7122 per il 2019, è dovuta a:

- una riprogrammazione per -600 mln € spostati dal 2019 agli anni 2020 e 2021 (cap. 7122/1) ed una riprogrammazione di -540 mln € spostati sui successivi anni 2020, 2021 e 2022 e seguenti (cap. 7122/2), riassunte nella tabella successiva;
- un definanziamento di 600 mln € come contributo sul (cap. 7122/2).

<i>RIPROGRAMMAZIONI</i>	<i>Cap</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
Economia e finanze					
Trasferimenti Ferrovie dello Stato S.p.A. (D.L. n. 185/2008, art. 18, co. 1, p. B)	7122	-600,0	300,0	300,0	-
Contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato S.p.A. (L. n. 266/2005, art. 1, co. 86)	7122	-540,0	300,0	140,0	100,0

Si ricorda che l'articolo 21 del decreto-legge n. 119 del 2018 ha assegnato a Rete ferroviaria italiana un contributo pari a 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del contratto di programma - **parte investimenti** 2017 - 2021.

Missione 15 Comunicazioni (MEF)

Nell'ambito dello stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, è iscritto il **programma 15.3 "Servizi postali"**, relativo alla Missione 15 Comunicazioni, che reca gli stanziamenti relativi ai Servizi postali. Si tratta principalmente dei **trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale** nel settore dei recapiti postali, per i quali si prevede complessivamente una spesa a legislazione vigente nel 2019 di circa 537,7 milioni di euro, definanziati per **2,8 mln € per il 2019** con le modifiche apportate in Sezione II, per arrivare ad uno stanziamento nel Bilancio integrato di **534,8 mln €**.

Il **definanziamento** è principalmente relativo (-2,5 mln €) al **cap. 1496** su cui sono iscritte le somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio per il rimborso a Poste dei maggiori oneri per le agevolazioni tariffarie all'editoria ed è operato, come risulta dall'Allegato allo stato di previsione del MEF, anche per gli anni successivi 2020 (-3,1 ml €), 2021 (-2,8 mln €) e per i successivi dieci anni a partire dal 2022 per complessivi 28,6 mln €.

Per quanto riguarda le somme da erogare a **Poste italiane S.p.a.** per i servizi offerti in convenzione allo Stato (cap. 1502) ammontano a 262,44 milioni di euro (spesa corrente), inclusi i rimborsi editoriali ed il **servizio universale**. Su tali importi non si registrano variazioni.

2.2.2 Ministero dello sviluppo economico(Tabella n. 3)

Per quanto riguarda i **profili di competenza della IX Commissione**, occorre considerare gli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo economico relativi ai seguenti **programmi della missione 15 "Comunicazioni"**, che si articola complessivamente in **3 programmi**:

- **15.5: "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico"**, che comprende le competenze per le frequenze a livello nazionale ed internazionale, per le quali il MISE svolge un'attività di coordinamento e pianificazione, anche per l'aggiornamento del Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze.
- **15.8: "Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali"**, che presenta le maggiori dotazioni finanziarie nell'ambito della missione comunicazioni, che comprende gli oneri del servizio postale universale e del programma infrastrutturale per la larga banda, i servizi di comunicazione elettronica di radiodiffusione e postali. Tra questi la stipula e gestione del contratto di servizio con la concessionaria servizio pubblico di radiodiffusione, l'affidamento del servizio universale e stipula del contratto di programma postale, i contributi e il rimborso oneri sostenuti dalle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale;
- **15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"**, il nuovo programma introdotto dal 2017 a seguito della riorganizzazione del MISE, cui fanno capo le attività della nuova Direzione generale per le attività territoriali.

Sempre nell'ambito del **MISE**, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, va poi considerato il **programma 17.18 "Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione"** facente parte della missione 17 "Ricerca e innovazione".

Si ricorda che una parte della Missione 15 "Comunicazioni" rientra nello **stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze** (Tabella 2): si tratta degli stanziamenti riguardanti il **programma 15.3** relativi ai **servizi postali e telefonici**.

La tabella seguente indica le **previsioni di bilancio integrate** per il **2019** per la **missione 15 Comunicazioni** e del programma 17.18, nell'ambito della **missione 17 Ricerca e innovazione**, di interesse della IX Commissione, **a raffronto** con i dati dell'esercizio **2018**.

(dati di competenza, in milioni di euro)

Missione/Programma	CDR	2018		2019					
		LEGGE DI BILANCIO	ASS.	BLV (A)	MODIFICHE SEZ. II (B)		DDL SEZ. II (C=A+B)	EFFETTI SEZ. I (D)	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II (E=C+D)
					RIMODUL ART.23,CO.3, LETT.A) ART.30, CO.1	VARIAZIONI ART.23,CO.3, LETT.B)			
5. Comunicazioni (15)									
Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione inquinamento elettromagnetico (15.5)	DG per la pianificazione e la gestione dello spettro radioelettrico	10,7	11,9	11,2	-	-	11,2	-	11,2
Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali (15.8)	DG per i servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali	28,4	31,6	120,6	-	-	120,6	-	120,6
Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti (15.9)	DG per le attività territoriali	42,4	43,2	41,8	-	-	41,8	-	41,8
SPESA FINALE MISSIONE 15		81,5	86,7	173,6	-	-	173,6	-	173,6
In % su spesa finale MISE		1,6	1,6	4,1					3,9
6. Ricerca e innovazione (17)									
Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione (17.18)	Istituto superiore delle comunicazioni e delle tecnologie dell'informazione	8,5	9,0	8,8			8,8		8,8
SPESA FINALE MISSIONE 17		8,5	9,0	8,8			8,8		8,8
In % su spesa finale MISE		0,2	0,2	0,2					0,2

Si segnala inoltre che nell'ambito del **Programma (11.7)** "Incentivazione del sistema produttivo", di competenza della X Commissione Attività produttive, è stato inserito il nuovo capitolo 7346/MISE, a seguito dell'istituzione, operata in Sezione I (art. 19, comma 20), del nuovo **Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of Things**, con una dotazione di **15 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2019, 2020**.

