

TRANSIZIONE ECOLOGICA

FORMAZIONE DELLA MASSA SPENDIBILE PER MISSIONI*
SPESA NETTIZZATA*

(in migliaia)

Missioni	Programmi	Residui iniziali definitivi		Stanzamenti definitivi di competenza		Massa spendibile		Pagamenti competenza		Pagamenti residui		Pagamenti totali	
		2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
017. Ricerca e innovazione	003 Ricerca in materia ambientale		0		0		0		0		0		0
	Totale		0		0		0		0		0		0
018. Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente	003 Valutazioni e autorizzazioni ambientali		0		0		0		0		0		0
	005 Promozione e valutazione dello sviluppo sostenibile, valutazioni e autorizzazioni ambientali	115.007	140.172	101.972	58.905	216.980	199.078	30.530	39.621	31.036	75.869	61.566	115.490
	008 Vigilanza, prevenzione e repressione in ambito ambientale	20	201	21.377	20.797	21.397	20.998	20.786	20.742	2	201	20.788	20.944
	011 Coordinamento generale, informazione e comunicazione		0		0		0		0		0		0
	012 Tutela e gestione delle risorse idriche e del territorio e prevenzione del rischio idrogeologico		508.011		649.366		1.157.377		269.927		125.337		395.265
	012 Tutela e gestione delle risorse idriche e del territorio e prevenzione del rischio idrogeologico	379.210		504.851		884.061		277.525		138.530		416.055	
	013 Tutela, conservazione e valorizzazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino	53.965	93.547	335.153	332.363	389.118	425.910	251.278	255.715	25.995	27.917	277.273	283.633
	015 Promozione dell'economia circolare e gestione dei rifiuti	211.513	226.183	127.321	82.084	338.835	308.267	88.318	9.919	8.642	3.309	96.959	13.228
	016 Programmi e interventi per il governo dei cambiamenti climatici ed energie rinnovabili	288.999	360.731	380.666	3.630.168	669.665	3.990.899	246.043	3.337.263	60.242	66.410	306.285	3.403.673
	019 Prevenzione e risanamento del danno ambientale e bonifiche	162.552	180.980	140.644	81.738	303.196	262.718	61.126	50.161	49.802	33.681	110.928	83.842
Totale		1.211.266	1.509.825	1.611.985	4.855.422	2.823.251	6.365.247	975.606	3.983.349	314.249	332.724	1.289.855	4.316.073
032. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	53	48	9.768	11.028	9.821	11.076	7.051	7.600	30	10	7.081	7.610
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	3.136	13.976	125.792	156.813	128.928	170.789	116.223	136.928	1.211	9.786	117.434	146.714
	Totale	3.189	14.025	135.559	167.841	138.749	181.865	123.274	144.527	1.241	9.796	124.516	154.324
Totale		1.214.455	1.523.850	1.747.544	5.023.262	2.962.000	6.547.112	1.098.880	4.127.876	315.490	342.521	1.414.370	4.470.397

* al netto degli interessi, degli ammortamenti, delle poste correttive e compensative, delle acquisizioni di attività finanziarie, delle regolazioni contabili e debitorie, della missione "Debito pubblico" e capitolo Fondo di rotazione per l'attuazione del NEXT Generation EU-Italia

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

FORMAZIONE DELLA MASSA SPENDIBILE PER MISSIONI E PROGRAMMI*
(CAPITOLI INTERESSATI DALLE MISURE COVID)
SPESA NETTIZZATA*

(in migliaia)

Missioni	Programmi	Residui iniziali definitivi		Stanzamenti definitivi di competenza		Massa spendibile		Pagamenti competenza		Pagamenti residui		Pagamenti totali		
		2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	
010. Energia e diversificazione delle fonti energetiche	007													
	Totale													
018. Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente	005	90.974	121.595	65.000	10.931	155.974	132.526	14.265	6.965	20.113	70.920	34.378	77.885	
	012		0		3.192		3.192		2.543		0		2.543	
	013	0	580	42.000	6.403	42.000	6.983	41.420	4.064	0	580	41.420	4.644	
	015	0	0	1.000	5.165	1.000	5.165	1.000	1.751	0	0	1.000	1.751	
	016	173.526	148.696	144.434	1.696.206	317.959	1.844.902	115.182	1.546.581	54.034	43.061	169.215	1.589.642	
	019		0		3.054		3.054		2.142		0		2.142	
	020													
	021													
	Totale		264.500	270.871	252.434	1.724.952	516.934	1.995.822	171.867	1.564.046	74.147	114.561	246.014	1.678.607
	032. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002		0		6.576		6.576		4.450		0		4.450
003			0		20.650		20.650		9.614		0		9.614	
Totale			0		27.227		27.227		14.064		0		14.064	
Totale		264.500	270.871	252.434	1.752.178	516.934	2.023.049	171.867	1.578.110	74.147	114.561	246.014	1.692.671	

* al netto degli interessi, degli ammortamenti, delle poste correttive e compensative, delle acquisizioni di attività finanziarie, delle regolazioni debitorie, della missione "Debito pubblico" e del capitolo "Fondo di rotazione per l'attuazione del NEXT Generation EU-Italia"

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

TRANSIZIONE ECOLOGICA

CONFRONTO STANZIAMENTI INIZIALI – LEGGI DI BILANCIO 2021 E 2022
SPESA NETTIZZATA*

(in migliaia)

Missione	Programma	stanziamenti iniziali di competenza LB		risorse Covid già previste nella Legge di bilancio		
		2021	2022	2021	2022	
010. Energia e diversificazione delle fonti energetiche	007	Promozione dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e regolamentazione del mercato energetico		3.435.216,7		0,0
		Totale		3.435.216,7		0,0
	008	Innovazione, reti energetiche, sicurezza in ambito energetico e di georisorse		298.167,4		0,0
		Totale		298.167,4		0,0
	Totale		3.733.384,1		0,0	
017. Ricerca e innovazione	003	Ricerca in materia ambientale	0,0		0,0	
		Totale	0,0		0,0	
	Totale		0,0		0,0	
018. Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente	003	Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0,0		0,0	
		Totale	0,0		0,0	
	005	Promozione e valutazione dello sviluppo sostenibile, valutazioni e autorizzazioni ambientali	44.123,5	0,0	0,0	0,0
		Totale	44.123,5	0,0	0,0	0,0
	008	Vigilanza, prevenzione e repressione in ambito ambientale	20.790,2	21.625,6	0,0	0,0
		Totale	20.790,2	21.625,6	0,0	0,0
	011	Coordinamento generale, informazione e comunicazione	0,0		0,0	
		Totale	0,0		0,0	
	012	Tutela e gestione delle risorse idriche e del territorio e prevenzione del rischio idrogeologico	513.526,9	659.180,0	0,0	0,0
		Totale	513.526,9	659.180,0	0,0	0,0
	013	Tutela, conservazione e valorizzazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino	324.222,6	377.415,3	0,0	1.000,0
		Totale	324.222,6	377.415,3	0,0	1.000,0
	015	Promozione dell'economia circolare e gestione dei rifiuti	72.664,8		0,0	
		Promozione dell'economia circolare, e gestione dei rifiuti e interventi per lo sviluppo sostenibile		37.997,1		3.000,0
		Totale	72.664,8	37.997,1	0,0	3.000,0
	016	Programmi e interventi per il governo dei cambiamenti climatici ed energie rinnovabili	388.365,5	0,0	0,0	0,0
Totale		388.365,5	0,0	0,0	0,0	
019	Prevenzione e risanamento del danno ambientale e bonifiche	54.237,4	59.968,1	0,0	0,0	
	Totale	54.237,4	59.968,1	0,0	0,0	
020	Attività internazionale e comunitaria per la transizione ecologica		59.657,9		0,0	
	Totale		59.657,9		0,0	
021	Valutazioni e autorizzazioni ambientali e interventi per la qualità dell'aria e prevenzione e riduzione dell'inquinamento		128.004,1		0,0	
	Totale		128.004,1		0,0	
	Totale	1.417.930,9	1.343.847,9	0,0	4.000,0	
032. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico	11.379,4	19.686,6	0,0	0,0
		Totale	11.379,4	19.686,6	0,0	0,0
	003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	135.563,7	84.709,8	0,0	0,0
		Totale	135.563,7	84.709,8	0,0	0,0
	Totale	146.943,1	104.396,4	0,0	0,0	
Totale		1.564.874,0	5.181.628,4	0,0	4.000,0	

* al netto degli interessi, degli ammortamenti, delle poste correttive e compensative, delle acquisizioni di attività finanziarie, delle regolazioni debitorie, della missione "Debito pubblico" e del capitolo "Fondo di rotazione per l'attuazione del NEXT Generation EU-Italia"

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

CONFRONTO STANZIAMENTI INIZIALI – LEGGI DI BILANCIO 2021 E 2022
CAPITOLI INTERESSATI DALLE MISURE COVID
SPESA NETTIZZATA*

(in migliaia)

Missione	Programma	stanziamenti iniziali di competenza LB		risorse covid già previste nella Legge di bilancio		
		2021	2022	2021	2022	
010. Energia e diversificazione delle fonti energetiche	007	Promozione dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e regolamentazione del mercato energetico		105.000,0		0,0
		Totale		105.000,0		0,0
	Totale			105.000,0		0,0
018. Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente	005	Promozione e valutazione dello sviluppo sostenibile, valutazioni e autorizzazioni ambientali	14.157,7		0,0	
		Totale	14.157,7		0,0	
	012	Tutela e gestione delle risorse idriche e del territorio e prevenzione del rischio idrogeologico	2.881,9	2.866,1	0,0	0,0
		Totale	2.881,9	2.866,1	0,0	0,0
	013	Tutela, conservazione e valorizzazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino	5.749,2	44.598,0	0,0	1.000,0
		Totale	5.749,2	44.598,0	0,0	1.000,0
	015	Promozione dell'economia circolare e gestione dei rifiuti	1.908,7		0,0	
		Promozione dell'economia circolare, e gestione dei rifiuti e interventi per lo sviluppo sostenibile		7.633,1		3.000,0
		Totale	1.908,7	7.633,1	0,0	3.000,0
	016	Programmi e interventi per il governo dei cambiamenti climatici ed energie rinnovabili	222.724,2	0,0	0,0	0,0
		Totale	222.724,2	0,0	0,0	0,0
	019	Prevenzione e risanamento del danno ambientale e bonifiche	2.770,7	2.751,4	0,0	0,0
		Totale	2.770,7	2.751,4	0,0	0,0
020	Attività internazionale e comunitaria per la transizione ecologica		4.000,0		0,0	
	Totale		4.000,0		0,0	
021	Valutazioni e autorizzazioni ambientali e interventi per la qualità dell'aria e prevenzione e riduzione dell'inquinamento		47.487,7		0,0	
	Totale		47.487,7		0,0	
	Totale	250.192,4	109.336,3	0,0	4.000,0	
032. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico	5.787,6	6.985,0	0,0	0,0
		Totale	5.787,6	6.985,0	0,0	0,0
	003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	15.070,4	36.081,6	0,0	0,0
	Totale	15.070,4	36.081,6	0,0	0,0	
	Totale	20.858,1	43.066,6	0,0	0,0	
Totale		271.050,5	257.403,0	0,0	4.000,0	

* al netto degli interessi, degli ammortamenti, delle poste correttive e compensative, delle acquisizioni di attività finanziarie, delle regolazioni debitorie, della missione "Debito pubblico" e del capitolo "Fondo di rotazione per l'attuazione del NEXT Generation EU-Italia"

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RGS

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

1. Considerazioni di sintesi

2. L'analisi della gestione 2021 per missioni, programmi e categorie economiche: 2.1. *Le risorse finanziarie assegnate*; 2.2. *I risultati della gestione*

3. I principali risultati del 2021 per missioni e programmi: 3.1. *Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto":* 3.1.1. Programma 6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"; 3.1.2. Programma 5 "Sistemi ferroviari e sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"; 3.1.3. Programma 2 "Autotrasporto e intermodalità"; 3.1.4. Programma 9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne"; 3.1.5. Programma 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo"; 3.2. *Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica":* 3.2.1. Programma 11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali"; 3.2.2. Programma 10 "Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità"; 3.3. *Missione 19 "Casa e assetto urbanistico":* 3.3.1. Programma 2 "Politiche abitative, urbane, e territoriali"

4. L'allocazione delle risorse nelle leggi di bilancio 2021 e 2022: un confronto

1. Considerazioni di sintesi

Il bilancio del MIMS ha avuto nel 2021 stanziamenti iniziali di competenza pari a circa 14,8 miliardi (15,8 miliardi nel 2020). In termini di cassa le risorse iniziali ammontano a circa 15,6 miliardi. Gli stanziamenti 2021 derivano dal bilancio a legislazione vigente per 12,9 miliardi e 1,9 miliardi circa dalla manovra finanziaria prevista per il 2021. Essi rappresentano circa il 2 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato ma, al di là del dato iniziale finanziario in diminuzione per tutto il triennio 2021-2023, rimane immutata la rilevanza che il Dicastero assume nel quadro istituzionale con il coordinamento delle scelte di *policy* riferite ai trasporti e alle infrastrutture. Ciò in considerazione delle continue allocazioni finanziarie apportate in corso d'esercizio (*cf.* ad esempio, d.l. n. 59 del 2021 in forza del quale il MIMS risulta titolare, nell'arco dei 6 anni, fino al 2026, di circa 9,8 miliardi) e delle innumerevoli deliberazioni nel settore delle opere pubbliche adottate in sede CIPRESS alla presenza dei rappresentanti del Ministero.

Il contesto di riferimento nel quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (d'ora in poi MIMS) ha agito nel 2021 si riannoda intorno a due temi principali. L'uno è quello ancora legato agli effetti della diffusione della pandemia da Covid-19 nel contesto generale della mobilità di persone e merci, a fronte dei quali nel 2021 è intervenuta una disciplina normativa basata oltre che sul rifinanziamento dei contributi già previsti all'indomani del sorgere della pandemia, anche sull'aggiunta di nuovi finanziamenti disposti in via principale dalla legge di bilancio 2021, dai decreti "sostegni" (d.l. nn. 41 e 73); l'altro è strettamente correlato all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare, in relazione agli interventi programmati per le infrastrutture del Paese, secondo

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

quanto stabilito rispettivamente dal Regolamento UE 2021/24 e dal d.l. n. 59 di maggio 2021¹. Va osservato, inoltre, che il quadro programmatico generale delle politiche infrastrutturali e di trasporto si compone delle direttrici strategiche definite nell'Allegato al DEF nel 2020 "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture", richiamato nell'Atto di indirizzo del Ministro².

Così, in relazione al primo aspetto, è emerso, nel corso del 2021, che si è dato ancora seguito all'erogazione delle risorse a titolo di ristoro ovvero di compensazione, per i danni subiti per effetto delle conseguenze economiche dovute alla pandemia. I settori della sfera di competenza del MIMS, maggiormente colpiti dalla crisi, sulla scia di quanto avvenuto anche nel 2020, sono quelli del trasporto pubblico locale (TPL); inoltre, quelli afferenti al trasporto ferroviario, aereo e quelli legati alla portualità. Per il TPL le risorse ripartite ed erogate, per mancati ricavi, nel biennio 2020-2021 sono state circa 1,8 miliardi di cui 1,2 miliardi per il 2021 per effetto anche di un rifinanziamento, per 800 milioni (previsto dall'art. 29 del d.l. n. 41 del 2021) di quelli disposti già all'inizio della crisi pandemica dal d.l. n. 34 del 2020. Va segnalato, tuttavia, che dei 1,83 miliardi ripartiti ed erogati alle regioni (600 milioni nel 2020 e 1,23 miliardi nel 2021), circa 1,6 miliardi costituiscono l'effettiva compensazione per i mancati introiti risultanti nel 2020 e circa 230 milioni rappresentano invece l'effettiva erogazione delle risorse a titolo di anticipazione per i mancati ricavi riferiti al 2021. È logico presupporre, pertanto, che tale procedura di spesa possa continuare anche nel 2022 (ed oltre) in considerazione non solo dell'integrazione per il 2021 dei dati di sistema sulla piattaforma informatica in uso al Ministero, ma anche in conseguenza dell'incertezza e della difficile previsione del dato complessivo relativo alle sofferenze finanziarie del comparto del TPL nel periodo post pandemia. In tal senso il processo di riforma avviato dal Ministero, attraverso le attività dell'Osservatorio nazionale per le politiche di trasporto pubblico³ e alla luce dei risultati delle analisi svolte nel 2021 dalla Commissione di studio, appositamente istituita per una disamina generale delle criticità del TPL, non può prescindere preliminarmente dall'osservazione del cambiamento in atto delle abitudini di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico da parte della collettività⁴. Inoltre, come secondo elemento di analisi, occorre osservare come l'attuale contesto di mercato rappresenti la vera sfida al processo riformatore avviato, sia a causa dell'andamento crescente delle variabili di costo (legato soprattutto al prezzo dei combustibili, al prezzo di produzione dell'energia, e a quello dei materiali di sostituzione) che della possibile dilazione degli obiettivi ambientali legati alla sostenibilità dello sviluppo del TPL⁵.

Per il settore ferroviario nell'esercizio 2021 in riferimento alle misure di ristoro per le imprese esercenti il servizio di trasporto passeggeri, dichiarate compatibili con la disciplina sugli

¹ In merito ai contenuti macroeconomici e sotto il profilo attuativo degli interventi del PNRR *cf.* Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), marzo 2022. Per gli aspetti giuridici, in particolare, in tema di tutela giurisdizionale risarcitoria delle risorse del PNRR *cf.* Relazione della Procura Generale 2022 - Cerimonia di inaugurazione dell'anno giudiziario 2022.

² Il Ministero, come già rilevato lo scorso anno, si ritrova ad operare in assenza di una cornice formale di programmazione, non essendo stato, ancora, approvato il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) di cui al d.lgs. n. 228 del 2011, né aggiornato il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Si osserva, tuttavia, che a febbraio 2022 è stata istituita una apposita commissione chiamata a redigere il nuovo Piano.

³ Al riguardo sarà rilevante per il Ministero apprestare in via definitiva la reingegnerizzazione del sistema informativo per la raccolta dei dati trasportistici in prospettiva della definitiva determinazione del costo standard di trasporto.

⁴ I dati di monitoraggio forniti dal Ministero e dall'Istat rilevano, infatti, il minor utilizzo dei mezzi pubblici a favore dell'uso più frequente dell'auto privata, il calo generalizzato degli spostamenti per motivi di studio e di lavoro e di come il rischio del contagio determini scelte diverse delle modalità di trasporto.

⁵ Secondo l'analisi della nuova "Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture" (STEMI), istituita presso il MIMS passa attraverso la decarbonizzazione dei veicoli del TPL attuata tramite soluzioni elettriche a catenaria (filobus, tram, metropolitane) o a batteria, rimanendo ancora "inattuabili le soluzioni basate su combustibili liquidi alternativi (tipo idrogeno) che non offrono la possibilità di abbattere i costi, di migliorare l'efficienza energetica del sistema in maniera comparabile alla elettrificazione e di migliorare l'inquinamento atmosferico urbano". Fonte: Decarbonizzare i trasporti- evidenze scientifiche e proposte di policy, aprile 2022, Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture presso il MIMS, pag. 33.

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

aiuti di Stato, è stato autorizzato il contributo per un importo complessivo pari a 511 milioni a favore dei due principali vettori nazionali da erogarsi in 15 anni; conseguenzialmente sono stati corrisposti nel 2021 alle due società, per il tramite del bilancio del Ministero, gli importi relativi alle annualità 2020 e 2021 pari a poco più di 68 milioni. Occorre ricordare che il d.l. n. 34 del 2020 aveva già stanziato nel complesso 1,2 miliardi dal 2021 al 2034 al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza, registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020 (art. 214). Dalla legge di bilancio 2021 (comma 675) risultano, inoltre, stanziati, per il 2021, altri 30 milioni (lo stanziamento definitivo di competenza sul capitolo di riferimento è pari a 110 milioni)⁶.

Per il settore aereo i contributi previsti, sia a favore degli operatori di trasporto aereo sia agli operatori aeroportuali, dalla normativa di cui al citato d.l. n. 34 del 2020 (che prevedeva uno stanziamento di 100 milioni per il 2021, poi rifinanziato, dapprima dalla legge di bilancio 2021 per 500 milioni e poi dal d.l. n. 73 del 2021 per 300 milioni, per un totale complessivo di 900 milioni) sono confluiti a favore dei vettori del trasporto aereo, previo accoglimento delle istanze presentate in quanto rispondenti ai requisiti di legge, anche sulla base delle autorizzazioni pervenute nel frattempo dalla Commissione europea sulla ammissibilità del contributo. Nel complesso sono state erogate risorse di bilancio per circa 875 milioni. Rimane significativa, in tale ambito, la riserva, di cui all'art. 5 del decreto interministeriale n. 34 del 2021, di disciplina della intera procedura autorizzatoria, di rideterminare il contributo spettante, qualora il totale dei contributi riconoscibili alla generalità dei beneficiari sia complessivamente superiore alle risorse stanziate nel fondo. La Corte ne raccomanda, pertanto, l'esercizio, qualora, alla luce delle evenienze contabili risultanti *ex post*, l'Amministrazione ritenga far valere tale riserva.

Per il sistema legato alla portualità, sempre sotto il profilo attuativo delle misure disposte per contrastare le conseguenze economiche negative legate alla pandemia e che hanno portato il Ministero ad emanare, tramite decreti (se ne contano almeno 5), la sottostante disciplina regolamentare, vanno segnalate le risorse stanziate a favore delle imprese che gestiscono i *terminal* portuali asserviti all'imbarco e allo sbarco di persone, titolari di concessioni demaniali; inoltre, si osserva il rifinanziamento, con ulteriori 68 milioni per l'anno 2021, del fondo per le autorità di sistema portuale, istituito nel 2020 e successivamente modificato altresì dal d.l. n. 121 del 2021. In particolare, le risorse stanziate nella legge di bilancio 2021, per l'ammontare di 63 milioni, sono state destinate per compensare la riduzione degli introiti delle autorità di sistema portuale nel 2020 a fronte di perdite stimate, come si evince dalla relazione tecnica al disegno di legge di bilancio, per 115 milioni (per le riduzioni delle entrate derivanti dalla tassa di ancoraggio, dalla tassa portuale, dai diritti portuali).

In generale, si possono osservare, in tale contesto, alcuni elementi di sintesi: l'uno sul piano terminologico in considerazione dell'utilizzo non univoco dei sintagmi "indennizzo per il danno conseguito", "compensazione delle perdite subite", "ristoro per i mancati ricavi", che potrebbero avere, sul piano giuridico, anche una valenza non univoca; al riguardo, i timori per un aumento delle fattispecie legate alla indebita percezione di fondi (nazionali ed europei) che potrebbero aprire la strada ad azioni di recupero di quanto erogato, sono stati recentemente manifestati dalla Procura Generale della Corte dei conti, secondo cui la materia del contrasto alle frodi potrebbe diventare preponderante nell'ambito dell'attività ordinaria⁷; l'altro riguarda il fatto che la platea delle misure non si limita solo all'elenco di quelle direttamente finalizzate per legge attraverso i più noti provvedimenti, ma in taluni casi il sostegno finanziario pubblico al sistema economico (dei trasporti) fa leva anche su altri strumenti di natura contributiva ipotizzati in esercizi passati per altri scopi ma adattati nel periodo della pandemia per sussidiare il settore colpito dalla crisi⁸.

⁶ La medesima legge di bilancio (comma 679) ha autorizzato la spesa di 20 milioni per il 2021 e complessivi 150 milioni dal 2022 al 2034 affinché RFI disponga, per il primo quadrimestre 2021, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie. Il d.l. n. 73 del 2021 ha, poi, autorizzato, per i medesimi fini, l'ulteriore spesa di 150 milioni per l'anno 2021 per il secondo quadrimestre.

⁷ Cerimonia di inaugurazione dell'anno giudiziario 2022. Intervento del Procuratore generale, 1° marzo 2022.

⁸ Ad esempio, nell'ambito dei contributi al TPL e all'autotrasporto.

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

Sotto il secondo profilo relativo all’attuazione del PNRR il Ministero ha assunto un ruolo centrale nel percorso di raggiungimento degli obiettivi prefissati in sede europea⁹. Si è trattato in questo primo semestre PNRR di sette interventi per lo più di natura normativa con importanti riforme adottate non solo attraverso specifiche disposizioni di legge ma anche attraverso atti di normazione secondaria di significativo rilievo strategico. L’attività del Ministero sul PNRR sta proseguendo positivamente anche in questi primi mesi del 2022 ma necessariamente essa dovrà integrarsi con le procedure previste per altri strumenti di programmazione come quelle inerenti il Fondo di Sviluppo e Coesione per il nuovo periodo di programmazione 2021-2027 e, in riferimento alla precedente programmazione 2016-2020, quelle semplificate previste per il Piano di sviluppo e coesione, che si fonda, per il MIMS, su circa 16,9 miliardi.

Ferme restando, quindi, le iniziative “statiche” connesse con l’ordinario svolgimento delle competenze tecnico-amministrative che il complesso quadro ordinamentale prevede spettanti al MIMS¹⁰ il Ministero nel 2021 ha dovuto affrontare ulteriori questioni caratterizzanti “dinamicamente” la gestione, soprattutto nel secondo semestre 2021. Tra i fatti di rilievo si segnalano:

- l’aumento del prezzo delle materie prime, che, per il settore delle opere pubbliche, riguarda quello di materiali utilizzati nel settore delle costruzioni. Il tema non è nuovo e, per la sua importanza, il DEF 2022 riporta, tra le misure che intende adottare quella di finanziare un aumento delle risorse necessarie a coprire l’incremento dei prezzi delle opere pubbliche¹¹. Già sul finire dello scorso anno il tema aveva portato all’emanazione del d.m. 11 novembre 2021 (e la circolare esplicativa che ne è seguita) che riporta le variazioni dei prezzi dei materiali da costruzione tra il primo semestre 2021 e la media dell’anno 2020¹². Sulla base delle variazioni riportate nel decreto le stazioni appaltanti hanno potuto così inoltrare istanza di compensazione a valere delle risorse allocate sul fondo previsto dal d.l. n. 73 del 2021 finalizzato dal legislatore per far fronte a tale emergenza. L’erogazione di fondi, tuttavia, a fronte di 100 milioni stanziati per le variazioni dei prezzi rilevati nel 1° semestre 2021 rispetto al 2020, a favore di 398 beneficiari, tra piccole e medie imprese, è slittata al 2022 in considerazione dei tempi per l’istruttoria e della scadenza troppo ravvicinata prevista per l’inoltro delle domande, fissata all’8 dicembre 2021. È essenziale recuperare il ritardo al fine di evitare possibili crisi di liquidità, che metterebbero a rischio, secondo quanto paventato anche dalle associazioni di categoria, la prosecuzione dei lavori nei cantieri già aperti o l’apertura di nuovi. Da ultimo, si richiama il d.l. 17 maggio 2022, n. 50, che, all’art. 26, interviene a disciplinare in modo semplificativo la procedura di applicazione delle compensazioni;
- la liquidazione di Urnet/Digitalog S.p.A., soggetto incaricato dell’attuazione dell’intermodalità logistica a partire dal 2004 (l’istituzione era avvenuta con previsione dell’art. 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311), intervenuta per legge (art. 30, comma 2, del d.l. 6 novembre 2021, n. 152), a causa della mancata realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale informatizzata. La piattaforma avrebbe dovuto tracciare su tutto il territorio nazionale i movimenti delle merci nel transito e soprattutto nelle sedi di scambio intermodale con passaggio tra modalità di trasporto diversificate. Ad oggi, dopo oltre 15 anni, la piattaforma opera solo in cinque porti tra cui quello di Genova. Le funzioni del soggetto gestore sono avocate dalla legge in capo al Ministero “che avrà il compito di mettere

⁹ Per una disamina degli specifici risultati conseguiti dal MIMS con riguardo agli obiettivi di investimento e di riforme del 2021 *cf.* Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), pag. 296 e *segg.*, *op.prec.cit.*

¹⁰ Tra le competenze le funzioni di vigilanza su determinati soggetti, quali RFI, ANAS, ENAV, ENAC e sulle Autorità di sistema portuale, ovvero di tutela del rispetto degli obblighi negoziali nel più ampio spettro tracciato dai contratti di programma e dai rapporti concessori, in aggiunta, inoltre, alle funzioni tecniche legate, ad esempio, alla regolamentazione del trasporto su strada o per via aerea ai fini della sicurezza.

¹¹ *Cfr.* anche il d.l. n. 4 del 4 gennaio 2022.

¹² La variazione percentuale media dei 56 materiali è stata rilevata pari al 19 per cento, mentre per circa i due terzi dei materiali la variazione è stata superiore all’8 per cento (per oltre un terzo la variazione è stata superiore al 20 per cento).

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

a sistema quanto è stato realizzato con le risorse pubbliche, recuperare - per quanto possibile e utile - gli investimenti effettuati dal Concessionario (Logistica Digitale) e creare un modello unico di piattaforma da rendere disponibile ed interoperabile per tutte le Autorità di Sistema Portuale, gli Interporti, i Terminal e gli altri nodi logistici del Paese”¹³. La regolazione del passaggio delle consegne alla società *in house* RAM S.p.A., di cui in MIMS può servirsi con convenzione, ai sensi del d.l. citato, prevede, inoltre, che il Ministero accerti ed eroghi a Uirnet/Digitalog i contributi dovuti in relazione alle attività specificamente previste dalle convenzioni stipulate a norma di legge, nonché rimborsi a suo favore i costi derivanti da obbligazioni giuridicamente vincolanti, dallo stesso sostenuti e documentati, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, e strettamente afferenti alle attività previste dalle citate disposizioni¹⁴.

I dati riferiti alla quantificazione dei contributi e del ripianamento dei costi così indicati, pur se dichiaratamente già quantificati dal Ministero, non sono stati da questo resi noti. Le cause alla base degli oltre 15 anni trascorsi senza ottenere il risultato prefissato su scala nazionale, comportando per il Paese la perdita di una importante occasione di sviluppo e di competitività, andranno attentamente valutate.

- la previsione della costituzione della NewCo ANAS, ai sensi dell’art. 2, comma 2-*sexies* e seguenti, del d.l. n. 121 del 2021. La norma prevede la creazione di una nuova società per l’esercizio dell’attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamento *in house* ai sensi dell’articolo 5 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, interamente controllata dal Ministero dell’economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero. Ad essa sono trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A., limitatamente al perimetro delle concessioni autostradali a pedaggio. Rimane, inoltre, non risolta la questione della prorogabilità del contratto di concessione di ANAS – FS per il restante settore della gestione delle strade e delle autostrade non a pedaggio, nonché quello della riduzione a bilancio del patrimonio di ANAS per la parte corrispondente all’*asset* trasferito alla NewCo, precedentemente conteggiato come immobilizzazione immateriale e, parallelamente, della corrispondente riduzione nel patrimonio della controllante FS. Le questioni sono state evidenziate dalla Corte dei conti, Sezione di controllo sugli Enti, con la deliberazione 25 gennaio 2022, n. 9 del 2022, in occasione del controllo sulla gestione finanziaria dell’ANAS, che rimarca che l’intera operazione di attribuzione di parte dell’attività di ANAS a una gestione *in house*, risolve il problema della proroga della concessione solo per l’*asset* trasferito¹⁵.

¹³ Nota del Ministero–Gabinetto, prot. 16317 del 10 maggio 2022.

¹⁴ Art. 30, comma 3, del d.l. 6 novembre 2021, n. 152. “Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nei limiti delle risorse previste dai relativi stanziamenti o autorizzazioni di spesa:

a) all’accertamento e all’erogazione al precedente soggetto attuatore dei contributi eventualmente ancora dovuti in relazione alle attività specificamente previste dalle convenzioni stipulate, in attuazione dell’articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, dell’articolo 61-bis, comma 5, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e dell’articolo 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012, n. 228;

b) in relazione alle convenzioni stipulate in attuazione dell’articolo 4-bis, comma 2, del decreto-legge n. 243 del 2016 e dell’articolo 16-ter del decreto-legge n. 91 del 2017, nonché in relazione alle attività previste dall’articolo 11-bis, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019, al rimborso, fatti salvi i pagamenti già effettuati, in favore del precedente soggetto attuatore dei soli costi, derivanti da obbligazioni giuridicamente vincolanti, dallo stesso sostenuti e documentati, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, e strettamente afferenti alle attività previste dalle citate disposizioni.

4. Entro il medesimo termine di cui al comma 3, il precedente soggetto attuatore provvede a mettere a disposizione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tutto quanto realizzato o in corso di realizzazione in attuazione delle convenzioni e delle disposizioni indicate nello stesso comma 3, nonché quanto necessario per assicurare il funzionamento della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale di cui all’articolo 61-bis, comma 4, del decreto-legge n. 1 del 2012”.

¹⁵ Determinazione e Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria 2020 di ANAS S.p.A., deliberazione della Corte dei conti, Sezione di controllo sugli Enti, 25 gennaio 2022, n. 9, pag. 5 e ss. e risposta del Ministero a prot. M_INF.STRA. REGISTRO UFFICIALE. U. 0004375. 09-05-2022, secondo cui “Sulla base delle

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

- la vicenda inerente ai rapporti con alcune concessionarie autostradali, stante l'intendimento del Ministero di attuare una generale riforma del settore, come confermato dall'istituzione della Commissione per le concessioni autostradali a gennaio 2021. Al riguardo si evidenzia come in corso d'anno il MIMS abbia regolato la vicenda con la concessionaria ASPI per i tragici fatti di Genova, pervenendo all'accordo negoziale del 14 ottobre 2021¹⁶. Con esso si è definita, in continuità con quanto deciso dal Consiglio dei ministri del 14 e 15 luglio 2020, la procedura di contestazione per grave inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia della rete autostradale da parte del concessionario¹⁷, prevedendo fra l'altro la modifica delle misure compensative per gli eventi del ponte Polcevera a carico di ASPI per 3,4 miliardi, non remunerati nel nuovo PEF. Siffatte misure sono state rideterminate, in particolare, a favore dell'area di Genova, d'intesa con le amministrazioni di riferimento del territorio ligure. Il MIMS ha quindi stipulato il III Atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 2007 e il relativo PEF per il periodo regolatorio 2020-2024 con ASPI, atti in merito ai quali il CIPRESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) ha espresso, con talune prescrizioni, parere favorevole con la delibera del 22 dicembre 2021¹⁸;
- la vicenda giuridica connessa all'introduzione di disposizioni semplificate, anche in funzione degli interventi previsti dal PNRR attraverso specifiche modifiche e innovazioni della normativa in materia edilizia. Si è tratta di una attività normo regolatoria che ha visto come

informazioni acquisite da ANAS S.p.A. risulta che in occasione della predisposizione del bilancio d'esercizio 2021 sono stati considerati gli elementi novativi introdotti dal d.l. 121/2021 e le interlocuzioni avviate con i Servizi della Commissione europea inerenti il nuovo schema di funzionamento. Sulla base di tali circostanze, in continuità con gli esercizi precedenti ANAS S.p.A. ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per procedere ad una svalutazione patrimoniale".

¹⁶ Il 17 marzo 2022 la Corte dei conti, Sezione centrale di controllo preventivo di legittimità ha ammesso al visto di legittimità il provvedimento concernente l'approvazione dell'Accordo transattivo tra il Ministero ed ASPI (d.m. 472 del 2021), dopo che a fine dicembre era stato restituito per carenza documentale, con deliberazione n. SCCLEG/2/2022/PREV). In relazione all'accordo transattivo stipulato con ASPI e al III Atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 2007, con riunione per connessione dei procedimenti di controllo preventivo riferiti a ciascuno degli atti la Corte dei conti ha affermato che, ferma restando l'insindacabilità nel merito delle scelte discrezionali, appare rispettato il parametro esterno della ragionevolezza e della tutela dell'interesse pubblico, costituito, per un verso, dalla "necessità di recuperare l'affidabilità e la fiducia nei confronti del concessionario del servizio autostrade, mediante... la modifica della struttura sociale di ASPI S.p.A. e, per altro verso, dell'esigenza di ridurre i possibili costi diretti e indiretti dell'operazione, unitamente alla necessità di incrementare i controlli e di monitoraggio della rete Autostrade". Con riguardo all'Atto aggiuntivo, poi, la Corte ha osservato che "lo schema di Atto aggiuntivo, sottoposto al parere del CIPRESS, potrebbe essere ulteriormente modificato, come emerge dalla lettura del punto 1.3. del dispositivo della medesima delibera, laddove è previsto che anche al fine di evitare possibili dilazioni temporali nell'attuazione della regolazione della qualità, si suggerisce una riformulazione dell'articolo 20 ("Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi") dello schema di Atto Aggiuntivo, che sostituisce l'articolo 20-bis della Convenzione Unica, al fine di individuare nei dodici mesi, dalla data di efficacia del III Atto aggiuntivo, la tempistica di adozione del IV atto aggiuntivo volto al recepimento degli indicatori della qualità. In caso di esplicitazione del termine di adozione del IV atto aggiuntivo, andrà di conseguenza adeguato anche il testo (p. 2) dell'Allegato C alla Convenzione Unica, come sostituito dal III Atto aggiuntivo". Inoltre, la stessa ART, nel fornire le osservazioni contenute nella citata nota successiva al parere, si è espressamente riservata di esercitare le proprie funzioni di vigilanza a conclusione dell'iter approvativo dell'Atto aggiuntivo. Il Collegio ha ritenuto, pertanto, che – ferma restando la necessità di adeguamento del testo convenzionale agli adeguamenti richiesti quali prescrizioni – il procedimento di valutazione ed eventuale recepimento degli ulteriori suggerimenti prospettati dall'ART implichi valutazioni caratterizzate da discrezionalità tecnica.

¹⁷ Avviata dal Ministero con nota 16 agosto 2018, n. 17664.

¹⁸ Tale delibera ha una sua portata significativa per alcuni aspetti del suo contenuto, laddove si ripropongono talune osservazioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in qualità di soggetto competente degli aspetti tariffari legati al PEF e dal NARS. La delibera prende atto così che l'ART "ha inviato considerazioni a titolo di collaborazione istituzionale sugli atti per l'informazione da parte del MIMS precisando altresì che l'invio del MIMS non appare riconducibile né ad una previsione normativa né risulta altrimenti motivata". Tra le osservazioni del NARS si ripropone quella secondo cui "il carattere novativo dell'Accordo alla base dell'atto aggiuntivo, diretto a rifondere il rapporto concessorio, fa sì che, in definitiva, la disciplina regolatoria di riferimento non possa che rinvenirsi, ormai, in quella contenuta nelle delibere ART n. 16 e 71 del 2019. Il che, unitamente al recepimento, da parte di ASPI, della nuova regolazione tariffaria e alla rinuncia ad ogni contenzioso, sembra superare, in radice, ogni problema di legittimità delle modifiche sostanziali al rapporto concessorio in essere e, dunque, di efficacia della regolazione nel tempo, di retroattività e di certezza del quadro regolativo".

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

soggetto promotore soprattutto il Consiglio superiore dei lavori pubblici presso il Ministero¹⁹. Tra le novità di estremo interesse quella riguardante l’emanazione a luglio 2021 delle Linee guida per la presentazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle opere pubbliche (PFTE). Gli articoli 44 e 48 del d.l. n. 77 del 2021, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108, stabiliscono, infatti, una procedura accelerata per le grandi opere sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica e la facoltà per le stazioni appaltanti di affidare congiuntamente la progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del medesimo PFTE, in relazione alle procedure di affidamento a valere sulle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari.

Rimangono sicuramente sullo sfondo altri temi che si dovranno affrontare, tra cui quello relativo all’attuazione delle misure previste per la perequazione infrastrutturale dal d.l. n. 121 del 2021 che rimanda preliminarmente ad una attività, certamente non esente da complessità, di ricognizione, da parte del Ministero, delle infrastrutture statali (attraverso la rilevazione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché del numero e dell’estensione e classificazione funzionale delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali) e ad un dPCM per stabilire i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale. Si modifica, così la previgente e inattuata disciplina di rilevazione che vedeva, all’indomani dell’emanazione della legge n. 42 del 2009 (art. 22), recante delega al Governo in materia di federalismo fiscale, l’emanazione di un decreto MEF²⁰, come primo passaggio procedurale. Poi, a seguito della modifica normativa all’art. 22 della legge delega prima richiamata, apportata dall’art. 1, comma 815, della legge di bilancio 2021 si stabiliva una procedura diversa incentrata su un dPCM di ricognizione delle dotazioni infrastrutturali, secondo specifici criteri di individuazione, all’esito delle attività poste in essere e coordinate da strutture della PCM (in particolare dal Dipartimento per il coordinamento della politica economica) e da Investitalia. Va, comunque, anticipato che nel 2021 il Ministero, attraverso l’attività della Struttura tecnica di missione (STM), per poter ottemperare alla prima scadenza del 30 novembre prevista dalla normativa sopracitata, ha avviato, con la collaborazione dell’ISTAT, le prime attività, dopo aver individuato nella base-dati ISTAT “Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture” il riferimento statistico per lo svolgimento dell’attività ricognitiva, unitamente ai database geo-referenziati della STM e altre banche-dati del MIMS. Oltre ai dati e alle informazioni statistiche strettamente necessarie alla ricognizione, si procederà in una seconda fase e limitatamente alle infrastrutture dei trasporti, a costruire un database più completo che potrà essere utilizzato per integrare le dotazioni infrastrutturali con una valutazione sull’accessibilità e qualità dei servizi sui territori²¹. Si tratta, in definitiva, di un ambito estremamente importante, per le ricadute sociali ed economiche in termini di coesione e solidarietà, per i futuri sviluppi procedurali relativi al riparto regionale dei contributi normativamente previsti per i settori interessati.

Sul piano organizzativo si osserva che l’articolazione ministeriale definita nel 2014, all’indomani del processo di riorganizzazione disposta dal d.l. n. 95 del 2012 in ottica di *spending review*, si è modificata nel 2021 per effetto dei nuovi dPCM di riorganizzazione, emanati alla fine del 2020. Essa risulta altresì rinnovata alla luce delle misure derivanti dall’attuazione e monitoraggio previsto dalla disciplina in tema di PNRR²² con l’istituzione dell’Unità di missione per il PNRR²³ (con scadenza al 2026). In riferimento all’attività di coordinamento interistituzionale si segnala sul piano organizzativo anche l’istituzione della Commissione per il

¹⁹ È stato istituito anche un Comitato speciale del Consiglio, previsto all’art. 45 comma 1 del d.l. n. 77 del 2021, fino al 31 dicembre 2026, per l’espressione dei pareri di cui all’articolo 44, cioè in relazione agli interventi indicati nell’Allegato IV che rientrano nel PNRR.

²⁰ Avvenuto con il d.m. 10 novembre 2010.

²¹ La disposizione prevede l’istituzione di un apposito fondo che tuttavia è in gestione al MEF.

²² La forte propensione a gestire in maniera condivisa e coordinata le risorse del Piano risiede anche in scelte di tipo organizzativo, come dimostra l’emanazione del d.m. n. 167 del 2021, di istituzione della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

²³ Decreto interministeriale n. 386 del 2021.

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

dibattito pubblico. Sotto il profilo contabile, inoltre, si osserva che per due programmi di spesa del bilancio del MIMS è stata prevista una modifica nella loro denominazione, alla luce della rimodulazione operata dai dPCM intervenuti²⁴.

2. L'analisi della gestione 2021 per missioni, programmi e categorie economiche**2.1. Le risorse finanziarie assegnate**

Per il bilancio 2021 del MIMS sono state previsti stanziamenti iniziali di competenza pari a circa 14,8 miliardi in diminuzione se confrontato con il finanziamento, per circa 15,8 miliardi, previsto nel 2020. Gli stanziamenti 2021 derivano dal bilancio a legislazione vigente per 12,9 miliardi e 1,9 miliardi circa dalla manovra finanziaria prevista per il 2021. Essi rappresentano circa il 2 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato. Circa 8,8 miliardi attengono a spese correnti e 6 miliardi a spesa in conto capitale. Si osserva preliminarmente che le risorse iniziali diminuiscono fortemente sulla missione “infrastrutture pubbliche e logistica” (da 6,5 miliardi a circa 3,9 miliardi) per le minori risorse allocate, sul programma relativo ai sistemi stradali e autostradali, essenzialmente dovuto a ridotti finanziamenti iniziali a titolo di contributi sul capitolo di spesa per gli investimenti di ANAS (da circa 4 miliardi a circa 1 miliardo). Tale diminuzione non è altresì compensata dall'aumento delle risorse invece allocate sulla missione 13 relativa al diritto alla mobilità e allo sviluppo dei sistemi di trasporto (da 8,2 miliardi del 2020 a circa 9,4 miliardi). Si evidenziano, nella missione, taluni importi rilevanti derivanti dalla manovra finanziaria 2021 tra cui quello a favore del trasporto aereo per 500 milioni (contabilizzati come spesa corrente) finalizzati a compensare i danni subiti dalle imprese e dagli operatori del trasporto aereo²⁵ (gli stanziamenti iniziali di competenza del programma di spesa aumentano nel complesso da 86 milioni a circa 609 milioni). Inoltre, sul programma relativo allo sviluppo e sicurezza della mobilità locale lo stanziamento della legge di bilancio per il 2021 ammonta a 6,9 miliardi (nel 2020 pari a 6,1 miliardi), con un incremento in parte dovuto alla manovra di bilancio, nonché di 300 milioni per gli effetti dell'art. 22-ter del d.l. n. 137 del 2020 che ha rifinanziato il fondo (di parte corrente) per le aziende di trasporto pubblico locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza per 390 milioni²⁶. Stabile, in coerenza con l'intendimento del legislatore di rendere certe le risorse finalizzate a finanziare il trasporto pubblico locale, lo stanziamento sul capitolo di spesa relativo al fondo nazionale (di parte corrente) per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, per circa 4,9 miliardi.

In termini definitivi, le risorse stanziare sulla competenza passano da 18,2 miliardi del 2020 a circa 18,9 miliardi. Per quanto riguarda le previsioni definitive 2021, hanno avuto un consistente impatto le misure finanziarie disposte nei settori di competenza del MIMS per contrastare le ripercussioni negative sul sistema economico connesse alla crisi pandemica (circa 3 miliardi) e gli incrementi di risorse per effetto del d.l. n. 59 per circa 1,12 miliardi. Il combinato disposto degli apporti finanziari per il Covid-19 e di quelli previsti dal d.l. n. 59 del 2021 spiegano in gran parte la variazione di circa 4 miliardi tra previsioni iniziali e definitive 2021.

È il programma di spesa relativo al trasporto pubblico locale che rileva le maggiori risorse stanziare a fine esercizio, pari a circa 8,6 miliardi rispetto ai 7,1 miliardi del 2020, sia attraverso le risorse del fondo specifico che finanzia il TPL (le cui risorse come prima precisato rimangono stabili nel periodo) sia attraverso quelle destinate ai sistemi rapidi di massa (metropolitane e tramvie principalmente) che ammontano a circa 859 milioni nel 2021 a fronte di 480 milioni del 2020. Anche in questo caso sugli stanziamenti per questo programma di spesa hanno operato le

²⁴ Si tratta del programma 10 prima denominato Opere strategiche edilizia statale e interventi speciali per pubbliche calamità, nel 2021 divenuto Edilizia statale e interventi speciali e per pubbliche calamità; e del programma 11 prima definito Sistemi stradali autostradali e intermodali ora denominato Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali.

²⁵ Commi 714 -720 della legge di bilancio 2021.

²⁶ La nota di variazioni recepisce il testo iniziale del decreto, che prevedeva una variazione di 300 milioni, prima della conversione in legge, che ha portato lo stanziamento a 390 milioni.

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

integrazioni disposte dalle disposizioni emanate per ristorare gli operatori delle subite a causa della pandemia (circa 2 miliardi nel 2021 a fronte di 900 milioni nel 2020) e i nuovi finanziamenti previsti dal d.l. n. 59 attraverso il fondo complementare.

Le risorse nell'ambito della missione "infrastrutture pubbliche e logistica" risultano pari a circa 4,7 miliardi in termini di stanziamenti definitivi di competenza (nel 2020 circa 6,8 miliardi).

In riferimento al programma di spesa relativo ai sistemi stradali e autostradali, le risorse disponibili nel bilancio di competenza passano da circa 5,7 miliardi del 2020 a circa 3,3 miliardi, per effetto delle riduzioni del fondo unico ANAS (circa 4 miliardi nel 2020, a fronte di 1 miliardo nel 2021). Questa previsione di spesa è da ricondurre sia al meccanismo di finanziamento dei rapporti contrattuali tra il Ministero e il gestore stradale sia alle dinamiche di cassa che contraddistinguono la gestione degli interventi. Per quanto riguarda i contributi per le infrastrutture autostradali in concessione nel complesso pari a circa 312 milioni (a fronte di 121 milioni nel 2020) si osserva, in parte, che l'incremento è riconducibile al finanziamento per il ripristino e la messa in sicurezza della tratta autostradale A24 e A25 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017 (assegnati 150 milioni dal d.l. n. 59 più volte richiamato). Inoltre, nel 2021 risulta in aumento il finanziamento dei programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane per 462 milioni (378 milioni nel 2020). I contributi previsti, oggetto di un primo intervento attuativo disposto con il d.m. 16 febbraio 2018, sono stati oggetto di ridefinizione con un nuovo decreto (d.m. 19 marzo 2020), anche alla luce delle nuove disposizioni previste dal comma 62 dell'art.1 della legge di bilancio 2020.

Nella missione relativa al diritto alla mobilità e allo sviluppo dei sistemi di trasporto, rilevano, in termini definitivi, le risorse sul programma di spesa relativo ai sistemi ferroviari che diminuiscono a circa 942 milioni (1,2 miliardi del 2020). Influiscono in tale ambito le riduzioni (di contributi) operate su taluni capitoli di spesa inerenti interventi ferroviari quali il tunnel del Brennero (gli stanziamenti nel 2021 superano di poco 56 milioni, nel 2020 erano stati circa 210 milioni) e le minori risorse assegnate per il potenziamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia (da circa 131 milioni nel 2020 a 50 milioni nel 2021). Rilevano tuttavia i nuovi stanziamenti per il rafforzamento delle linee regionali (per effetto del d.l. 59) per 150 milioni. Le risorse derivanti dalle disposizioni dei provvedimenti inerenti ad aiuti al settore per le problematiche legate alla pandemia risultano pari a circa 205 milioni (nel 2020, 350 milioni).

Per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, si osserva, il mantenimento del livello di finanziamento pari a circa 149 milioni (nel 2020 143 milioni).

Per il settore portuale, gli stanziamenti definitivi di competenza ammontano a circa 1,2 miliardi (nel 2020 circa 686 milioni). In particolare, si osservano le maggiori risorse disposte a favore delle autorità di sistema portuale destinate al fondo per le infrastrutture, i cui stanziamenti definitivi aumentano a circa 557 milioni (nel 2020 erano pari a 34 milioni) beneficiando delle risorse derivanti principalmente dal fondo complementare di cui al d.l. n. 59 per circa 475 milioni. Anche in questo settore, si rinvengono risorse, pari a 127 milioni (nel 2020 pari a 125 milioni) per contrastare le difficoltà di liquidità finanziaria, che il settore portuale ha dovuto affrontare nel corso del periodo. Con riferimento all'autotrasporto e all'intermodalità (anche attraverso contributi diretti alla migliore accessibilità sia stradale che ferroviaria nell'area portuale) le risorse diminuiscono da 569 milioni a circa 470 milioni. Gli aiuti per le misure dirette a contrastare gli effetti economici negativi dovuti alla crisi diminuiscono da 195 milioni a 52,4 milioni.

Per il trasporto aereo, come poi descritto più avanti, le risorse si incrementano fortemente in corso d'esercizio, risultando in termini di stanziamenti definitivi circa 1 miliardo (220 milioni nel 2020). L'apporto finanziario è dato prevalentemente dal capitolo relativo alla compensazione dei danni subiti dal settore per gli effetti legati alla pandemia, per circa 400 milioni (nel 2020 le risorse stanziare per tali finalità erano 130 milioni), in aggiunta alle risorse già stanziare sul medesimo capitolo dalla legge di bilancio per 500 milioni. Per il settore dell'autotrasporto, le risorse assegnate nel 2021 risultano pari a 470 milioni in termini di stanziamenti definitivi di competenza (548 milioni nel 2020). Anche in questo programma di spesa, hanno inciso contabilmente le risorse stanziare connesse per far fronte alle ricadute finanziarie nel settore dell'autotrasporto, per circa (nel 2020 pari a circa 195 milioni).

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

Altre risorse assegnate al bilancio del MIMS sono rappresentate da quelle disposte, sulla missione relativa all'ordine pubblico e sicurezza, a favore del Corpo delle capitanerie di porto per circa 920 milioni (nel 2020 pari a circa 862 milioni) di cui 694 milioni circa per spesa di personale (militare e civile).

Le risorse assegnate connesse ai provvedimenti Covid-19

Nel 2021 sono proseguite le attività legate alle misure previste per contrastare gli effetti economici, oltreché sanitari, derivanti dalla diffusione della pandemia, subiti dai vari comparti economici che rientrano nel quadro delle competenze del Ministero.

Molti interventi posti nel 2021 hanno base giuridica su taluni provvedimenti del 2020 (d.l. 34 e d.l. n. 104) ma in corso d'esercizio ulteriori misure e relativi stanziamenti sono stati previsti dalla legge di bilancio 2021 e, in particolare, dai d.l. n. 73 e n. 41 del 2021. Tale evidenza mette in risalto il rilievo finanziario e gestionale che caratterizza l'esercizio 2021 per l'effetto congiunto del trascinarsi (e consolidamento) delle pregresse misure disposte nel 2020 ma non completamente attuate, della regolamentazione (con decreto) avvenuta solo a fine 2020 e dello slittamento (in alcuni casi anche avvenuto *ope legis*) delle date di scadenza entro cui far pervenire le istanze di richiesta (come per il settore ferroviario). Inoltre, solo in corso del 2021 sono pervenute alcune delle comunicazioni autorizzatorie della Commissione europea che hanno permesso di procedere alla effettiva erogazione di quanto stanziato a livello nazionale.

Per il TPL a causa della proroga dello stato di emergenza epidemiologica, si è provveduto, quindi, a predisporre i decreti con i quali sono state ripartite le risorse per la compensazione dei mancati ricavi da traffico e per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale e regionale. Ai sensi dell'articolo 29 del d.l. n. 41 del 2021, che ha incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge del 19 maggio 2020, n. 34, destinando 800 milioni alla compensazione minori ricavi 2020/2021, con priorità al 2020, si è proceduto con decreto interministeriale n. 489 del 2 dicembre 2021, alla ripartizione di 700 milioni per il saldo della compensazione minori ricavi relativi all'esercizio 2020 ed a titolo di anticipazione per la compensazione minori ricavi 2021. Con successivo decreto²⁷, a seguito delle integrazioni dei dati istruttori, già trasmessi dalle aziende, e dei nuovi inserimenti effettuati sulla piattaforma dell'Osservazioni, nel periodo 27 ottobre 2021–5 novembre 2021, si è proceduto alla modifica del riparto per la compensazione dei minori ricavi operato con il decreto n. 489 prima richiamato. Con il medesimo provvedimento si è, altresì, ripartita l'anticipazione per la compensazione dei minori ricavi 2021 assegnando complessivamente alle Regioni, Province Autonome e alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale 200 milioni, di cui 100 milioni a valere sullo stanziamento art. 22-ter, della legge n. 176 del 2020 e 100 milioni a valere sullo stanziamento art. 29 del d.l. n. 41 del 2021. Si riporta, inoltre, che sempre per il TPL, ai sensi dell'art. 44, comma 1, del d.l. n. 104 del 2020, si è proceduto con decreto interministeriale alla ripartizione definitiva delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi effettuati o programmati sino al 31 dicembre 2020²⁸. Con tale decreto si è accertato un onere complessivo per i servizi aggiuntivi per il 2020, pari a 62,8 milioni. Conseguentemente, la quota dell'anticipazione di 150 milioni non utilizzata per i servizi aggiuntivi è stata ripartita, assieme agli ulteriori 150 milioni (nel limite previsto di 300 milioni destinati a servizi aggiuntivi) per integrare l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi al 31 dicembre 2020. Inoltre, con lo stesso decreto si è integrata ulteriormente l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi ripartendo i residui pari a (87,5 milioni) derivanti dallo stanziamento originario di 500 milioni del fondo per la compensazione dei minori ricavi. Ai sensi poi della legge n. 176 del 2020, art. 22-ter, prima richiamato per quanto riguarda il 2020, che ha stanziato a valere sull'esercizio 2021

²⁷ Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 546 del 31 dicembre 2021.

²⁸ Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 33 del 27 gennaio 2021.

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

ulteriori 390 milioni, di cui 200 milioni per la compensazione dei minori ricavi e 190 milioni (quale limite massimo) da destinare a servizi aggiuntivi 2021 e ai sensi dell'art. 1, comma 816, della legge di bilancio 2021 che ha previsto l'istituzione, per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale 2021, di un ulteriore fondo di 200 milioni, si è proceduto con decreto, a ripartire a titolo di anticipazione dei servizi aggiuntivi 2021, 195 milioni e, a titolo di compensazione dei minori ricavi, 100 milioni²⁹. Successivamente, sono stati ripartiti gli ulteriori 195 milioni, di cui circa 170 milioni a titolo di anticipazione per i servizi aggiuntivi da luglio 2021 al 31 dicembre 2021³⁰.

Nel complesso per il settore del trasporto pubblico, per quanto riguarda le compensazioni per i minori ricavi, sono stati ripartiti ed erogati nel 2021 circa 1,2 miliardi, a fronte di 600 milioni nel 2020, per un totale di 1,83 miliardi di cui però 1,6 miliardi a titolo di compensazione per minori ricavi riferiti al 2020 e 230 milioni per quelli riferiti al 2021. Sul piano contabile il capitolo di spesa riporta uno stanziamento definitivo di competenza pari a circa 2 miliardi (l'iniziale era di 650 milioni). I pagamenti totali risultano pari a circa 1,87 miliardi di cui 1,64 sulla competenza e 230 milioni sui residui. Nel confronto contabile i dati 2020 risultano inferiori: lo stanziamento definitivo era di 900 milioni (residui finali 230 milioni pagati nel 2021 come detto) e pagamenti per 662 milioni.

Nell'ambito del settore, inoltre, possono richiamarsi le risorse per 20 milioni tramite il fondo destinato ai Comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria, che tuttavia non hanno avuto seguito contabile. Le risorse sono state assegnate formalmente dal decreto direttoriale di aprile 2021 sulla base giuridica fissata all'art. 229, comma 2-bis, del d.l. n. 34 del 2020, secondo i criteri e le modalità disciplinati dal decreto ministeriale n. 562 del 4 dicembre 2020. Si evince dalla tabella allegata al decreto, a conferma delle esiguità delle risorse, che a fronte di 20 milioni stanziati dalla disposizione sono stati richiesti dai Comuni, interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria, circa 124 milioni di contributi.

Per il settore ferroviario il d.l. n. 34 del 2020 (art. 214) aveva previsto, in considerazione della forte riduzione del traffico ferroviario conseguente all'epidemia, un ingente sostegno economico a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgessero servizi a mercato (incluse quelle del trasporto merci). In particolare, era stata autorizzata la spesa totale di 1,19 miliardi (ripartiti in contributi pari a 70 milioni per l'anno 2020 e di 80 milioni annui dal 2021 al 2034) al fine di sostenere le imprese di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico, per gli effetti economici, subiti direttamente, imputabili dall'emergenza Covid-19, registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020³¹. In forza delle citate disposizioni normative, le modalità ed i criteri di ammissibilità al contributo, nonché le relative modalità di erogazione del medesimo, furono fissate nel decreto interministeriale n. 472 del 22 ottobre 2020. Nel corso della interlocuzione con la Commissione europea conseguente alla notifica della misura, si è convenuto di separare la valutazione della ammissibilità al contributo delle imprese esercenti il servizio di trasporto passeggeri da quelle esercenti il servizio di trasporto

²⁹ Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 61 del 4 febbraio 2021.

³⁰ Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 335 del 17 agosto 2021.

³¹ Con il d.l. n. 104 del 2020 era stato differito al 31 ottobre 2020 il termine entro cui le imprese dovevano rendicontare gli effetti economici subiti fino al 31 luglio 2020 (il termine era stato fissato al 30 settembre 2020 inizialmente dal decreto n. 34 del 2020). Si prevedeva, inoltre, l'assegnazione delle risorse che residuavano, anche per gli effetti economici subiti a partire dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020. A tale fine, le imprese erano tenute a rendicontare entro il 15 maggio 2021 (termine fissato dal d.l. n. 56 del 2021, il cui contenuto è stato trasfuso nel d.l. n. 52 del 2021, laddove il termine originariamente previsto dal d.l. n. 34 era il 15 marzo 2021). Si prevedeva, inoltre, che le risorse fossero assegnate alle imprese beneficiarie con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 15 giugno 2021 (termine fissato dal d.l. n. 56 del 2021 il cui contenuto è stato assorbito dal decreto-legge n. 52 del 2021). Il termine originariamente previsto dal d.l. n. 34 era il 30 aprile 2021.

LA GESTIONE DEL BILANCIO DELLO STATO

merci. A marzo 2021 la misura di ristoro per le imprese esercenti il servizio di trasporto passeggeri è stata dichiarata compatibile³² con il mercato relativamente al periodo 8 marzo/30 giugno 2020 per un importo pari a 365,5 milioni a favore della società capofila in Italia nel trasporto passeggeri e 145,6 milioni per la seconda società presente nel mercato, da erogarsi in 15 anni; conseguenzialmente sono stati corrisposti alle due società gli importi relativi alle annualità 2020 e 2021³³.

La legge di bilancio 2021 (comma 675) ha poi autorizzato la spesa di ulteriori 30 milioni per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro) a beneficio delle imprese sopra indicate per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza, registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021. Le imprese erano tenute a rendicontare al Ministero entro il 31 luglio 2021 gli effetti economici e, a riguardo, si è in attesa delle risultanze istruttorie. Dal punto di vista contabile il capitolo di riferimento (1301) riporta uno stanziamento definitivo di competenza pari a 110 milioni e risultano pagati 68 milioni di cui la metà sui residui 2020 e metà sulla competenza 2021. I residui finali risultano quindi pari a 35,6 milioni. Nel 2020 la gestione contabile riferita al capitolo evidenziava uno stanziamento definitivo pari a 70 milioni, a fronte del quale non vi sono stati pagamenti ma solo impegni per circa 52 milioni³⁴.

Per il settore portuale gli interventi sono stati molteplici e a vario titolo. Si evidenzia quello disposto a favore delle imprese titolari di concessioni demaniali e delle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, in base all'art. 199, comma 7, del d.l. 34 del 2020, poi integrato dal d.l. n. 121 del 2021 che ha introdotto il comma 10-*sexies*. Alla complessa normativa si è dato seguito con il d.m. n. 468 del 2021 che ha individuato in circa 22 milioni il plafond disponibile di risorse a valere sui residui (risorse non assegnate) nel 2021. In aggiunta, il comma 666 dell'art. 1 della legge di bilancio 2021 ha disposto un ulteriore finanziamento, a cui si è dato attuazione con il d.m. n. 325 del 2021, a favore delle imprese che gestiscono i terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni demaniali, rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e dell'articolo 36 del codice della navigazione, che hanno subito danni derivanti dall'insorgenza dell'epidemia³⁵.

³² Decisione 1733/2021.

³³ È ancora in corso l'istruttoria per il ristoro alle imprese esercenti il servizio di trasporto merci per l'intero periodo di contribuzione e per il ristoro alle imprese ferroviarie esercenti il servizio di trasporto passeggeri per il solo secondo periodo 2020 e per il primo quadrimestre 2021.

³⁴ Inoltre, sempre a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato, è previsto, a carico di RFI, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico pari alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario nel periodo tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020 (per complessivi 115 milioni di euro). Un'ulteriore riduzione (pari a complessivi 155 milioni di euro) è riconosciuta tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020. La legge di bilancio 2021 (comma 679) ha poi autorizzato la spesa di 20 milioni per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 (per un totale di 150 milioni) affinché RFI disponga, dal 1° gennaio 2021 e sino al 30 aprile 2021, entro il limite massimo dello stanziamento indicato, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. La misura è quindi direttamente finalizzata a sostenere le imprese ferroviarie. Solo eventuali risorse residue sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo. Il d.l. n. 73 del 2021 ha infine autorizzato ai medesimi fini l'ulteriore spesa di 150 milioni per l'anno 2021 per il periodo dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021. Anche in tal caso eventuali risorse residue conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il d.l. 4 del 2022 dispone all'art. 25 l'autorizzazione della spesa di 10 milioni annui dal 2022 al 2034 per sostenere la ripresa del traffico ferroviario passeggeri e merci; a tal fine viene ripristinata dal 1° gennaio al 31 marzo 2022 la riduzione fino al 100 per cento del canone dovuto dalle imprese ferroviarie a Rete Ferroviaria Italiana per l'utilizzo dell'infrastruttura; tale riduzione era sospesa da ottobre 2021.

³⁵ Il decreto qualifica come danno (termine introdotto dal legislatore nella disposizione autorizzatoria) subito a causa dell'insorgenza dell'epidemia da Covid-19 la riduzione dei ricavi conseguente al decremento dei passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.