

dossier

XIX Legislatura

30 ottobre 2024

LEGGE DI BILANCIO 2025

*Profili di interesse della IX
Commissione Trasporti*

A.C. 2112-*bis*



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – ✕ [@SR_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it – ✕ [@CD_trasporti](https://www.instagram.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 370/0/IX

AVVERTENZA: la nota presente nelle schede di lettura, evidenziata con una barra gialla, che segue alla sintesi normativa della disposizione espone gli effetti finanziari previsti sul bilancio dello Stato in termini di saldo netto da finanziare, ad eccezione dei casi diversamente indicati ove si fa riferimento al fabbisogno o altri saldi. Per un'analisi di dettaglio degli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica e sulla quantificazione degli oneri risultante dalla Relazione tecnica si rinvia al dossier del Servizio del Bilancio dello Stato.

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.

TR0129.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 DI CIASCUNA COMMISSIONE;
- LA SECONDA PARTE CONTIENE L'ANALISI DELLA SECONDA SEZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE DI COMPETENZA DI CIASCUNA COMMISSIONE.

INDICE

LEGGE DI BILANCIO 2025	3
-------------------------------------	---

SCHEDE DI LETTURA - PRIMA SEZIONE

▪ Articolo 4 (<i>Misure in materia di imposta sui servizi digitali e cripto attività</i>)	17
▪ Articolo 37 (<i>Misure in materia di cani di assistenza</i>).....	21
▪ Articolo 76 (<i>Interventi in materia di banda ultra larga</i>)	25
▪ Articolo 97 (<i>Finanziamento del trasporto pubblico locale</i>)	28
▪ Articolo 98 (<i>Misure in materia di addizionale comunale sui diritti di imbarco</i>)	30
▪ Articolo 104, comma 20 (<i>Riduzione stanziamenti per ciclovie turistiche</i>).....	34
▪ Articolo 116 (<i>Contributo alla finanza pubblica da parte di enti pubblici non economici</i>)	35
▪ Articolo 134 (<i>Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti e disposizioni relative</i>).....	36

LA SECONDA SEZIONE

▪ Ministero delle infrastrutture e trasporti (<i>Tabella n. 10</i>).....	43
▪ Ministero dell'economia e delle finanze (<i>Tabella n. 2</i>)	54
▪ Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i> (<i>Tabella n. 3</i>)	57

LEGGI DI BILANCIO 2025

Il disegno di legge di bilancio 2025 presentato dal Governo il 23 ottobre 2024 (A.C. 2112-*bis*) si inquadra nella fase di prima attuazione della riforma della *governance* economica europea entrata in vigore lo scorso 30 aprile.

La nuova *governance* economica europea modifica i principi e gli strumenti delle politiche di bilancio degli Stati membri. In particolare, la programmazione è ora definita in un orizzonte pluriennale nell'ambito del Piano strutturale di bilancio a medio termine, che ha una durata corrispondente a quella della legislatura nazionale. Il Piano strutturale di bilancio individua il percorso di aggiustamento di bilancio (monitorato in termini di variazione dell'aggregato della spesa netta), la traiettoria di riferimento elaborata dalla Commissione europea, una serie di investimenti e riforme da realizzare in funzione delle raccomandazioni specifiche per Paese, delle priorità condivise a livello europeo, della complementarità con i fondi per la politica di coesione e il PNRR.

Il Piano strutturale di bilancio 2025-2029 è stato presentato dal Governo al Parlamento il 27 settembre 2024 ed inviato alle istituzioni europee a seguito dell'approvazione, il 9 ottobre 2024, di due risoluzioni da parte delle Camere. Il Piano dovrà essere quindi approvato con raccomandazione dal Consiglio dell'UE.

Il Piano strutturale di bilancio fissa un obiettivo di **tasso di crescita annuo della spesa netta** pari al **1,3% nel 2025**, al **1,6% nel 2026**, al **1,9% nel 2027** al **1,7% nel 2028** e al **1,5% nel 2029** per garantire nel medio periodo una riduzione stabile del livello del debito pubblico, mantenere la possibilità di impiegare alcuni spazi fiscali per il finanziamento di interventi selettivi e consentire di chiudere la procedura per deficit eccessivo nel 2027. Le misure previste annualmente dal disegno di legge di bilancio rientrano dunque tra le principali politiche pubbliche del Governo per conseguire gli obiettivi programmatici della finanza pubblica in linea con il rispetto del livello stabilito della spesa netta e la realizzazione delle riforme e degli investimenti previsti nel Piano strutturale di bilancio.

In attesa della riforma del quadro normativo contabile nazionale (in particolare della legge "rinforzata" n. 243 del 2012 e della legge di contabilità e finanza pubblica, legge n. 196 del 2009), il disegno di legge di bilancio 2025 è stato predisposto secondo le disposizioni vigenti in materia.

Inoltre, al fine di favorire un primo coordinamento degli strumenti contabili nazionali con quelli europei, il disegno di legge presenta anche disposizioni ed elementi informativi che fanno espressamente riferimento alla nuova *governance* economica europea. Gli articoli 95 e 104 prevedono disposizioni volte a modificare le regole finanziarie e i principi del contributo alla finanza pubblica delle regioni e degli enti territoriali per dare attuazione alla riforma della *governance* economica europea. Un'ulteriore disposizione volta a favorire il

rispetto delle nuove regole europee è l'articolo 103 che reca l'abrogazione del sistema di tesoreria unica. Infine, l'articolo 122, comma 2, istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze due fondi, uno di parte corrente e uno di conto capitale, destinati alla compensazione degli eventuali scostamenti dal percorso della spesa netta indicata nel Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029, al fine di garantire il rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, configurandosi come fondi di riserva.

Ai sensi dell'articolo 21 della legge di contabilità e finanza pubblica ([legge n. 196 del 2009](#)), la **prima sezione del disegno di legge di bilancio** individua il quadro di riferimento finanziario e provvede alla regolazione annuale delle grandezze previste dalla legislazione vigente al fine di adeguarne gli effetti finanziari agli obiettivi programmatici indicati nel Documento di economia e finanza, nonché gli eventuali aggiornamenti di tali obiettivi fissati dalla Nota di aggiornamento al DEF. La **seconda sezione** evidenzia, per ciascun programma, gli effetti finanziari derivanti dalle disposizioni contenute nella prima sezione, il bilancio a legislazione vigente e le variazioni non determinate da innovazioni normative. Queste ultime includono anche rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni di entrate e di spese. Il disegno di legge di bilancio (C. 2112-*bis*), che costituisce la **manovra di finanza pubblica 2025-2027**, si compone, nella **prima sezione**, di **124 articoli**, seguiti da altri **19 articoli (dall'articolo 125 all'articolo 143)** della **seconda sezione**, recanti l'approvazione degli stati di previsione dei Ministeri. L'ultimo articolo (**articolo 144**) reca infine la disposizione sull'**entrata in vigore** della legge.

In relazione agli effetti della manovra sui **saldi di finanza pubblica**, il disegno di legge di bilancio indica i principali differenziali (risparmio pubblico, saldo netto da finanziare, avanzo primario, ricorso al mercato) e le voci delle componenti delle entrate e delle spese, sia in termini di competenza, sia in termini di cassa.

Il **livello massimo del saldo netto da finanziare** costituisce il **principale riferimento contabile per la programmazione economica** vigente. Il saldo netto da finanziare è il risultato della differenza tra le entrate finali (i primi tre titoli delle entrate) e le spese finali (i primi due titoli delle spese) e corrisponde sostanzialmente alla somma di indebitamento netto e saldo delle "partite finanziarie". Tale livello massimo di saldo non può essere modificato nel corso dell'esame parlamentare e dunque se dovessero essere introdotte delle nuove norme onerose, le stesse dovranno recare le corrispondenti risorse a compensazione.

L'**articolo 1** del disegno di legge di bilancio 2025 individua i risultati differenziali del bilancio dello Stato. In particolare, il **saldo netto da finanziare** previsto dal disegno di legge di bilancio 2025 si attesta a circa

187,3 miliardi nel 2025, 163 miliardi nel 2026 e 143,2 miliardi nel 2027, con un peggioramento rispetto agli andamenti tendenziali di circa 8,2 miliardi nel 2025, di 19,5 miliardi nel 2026 e di 31,3 miliardi nel 2027.

Le principali aree di spesa del **bilancio dello Stato**, come risultanti dal disegno di legge in esame, risultano organizzate in **34 missioni e 178 programmi**. Le missioni rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici (a cui possono contribuire più amministrazioni); i programmi, ciascuno dei quali affidato ad un unico centro di responsabilità amministrativa, costituiscono le unità di voto parlamentare e rappresentano aggregati diretti alla realizzazione di politiche. I programmi di spesa sono suddivisi in azioni. Le azioni del disegno di legge di bilancio 2025-2027 sono 724, ovvero 579 al netto di quelle che rappresentano le spese per il personale del programma.

Le risorse del disegno di legge di bilancio da stanziare - in considerazione del livello del saldo netto da finanziare - possono essere analizzate in relazione alle singole misure previste dagli articoli del disegno di legge, incidenti sulle entrate o sulle spese (al netto delle spese per il rimborso del debito e dei fondi da ripartire).

Per quanto attiene alle maggiori **entrate**, si stimano i seguenti effetti derivanti da:

- la revisione della disciplina sulla **deduzione delle quote delle svalutazioni e perdite su crediti** e dell'avviamento correlate alla disciplina di trasformazione delle attività per imposte anticipate “**DTA**” (circa 3,6 miliardi nel biennio 2025-2026, *si veda, in particolare, l'art. 3*);
- la modifica della **disciplina del versamento dell'imposta di bollo per i contratti di assicurazione sulla vita** (0,97 miliardi nel 2025, 0,4 miliardi nel 2026 e 0,38 miliardi nel 2027, *si veda, in particolare, l'art. 11*);
- la **rideterminazione del valore di terreni e partecipazioni** (0,7 miliardi nel 2025, 0,75 miliardi nel 2026 e 0,8 miliardi nel 2027, *si veda, in particolare, l'art. 5*);
- la **lotta all'evasione fiscale**, tramite misure in materia di pagamenti elettronici e di interoperabilità delle banche dati e di tracciabilità delle spese (circa 1,2 miliardi nel triennio di riferimento, *si veda, in particolare, l'art. 9*);
- **gli effetti di retroazione derivanti dalla manovra** di bilancio, con riferimento alla riduzione del carico fiscale e alle misure a favore delle famiglie, da cui si stima una ricaduta positiva in termini di maggiori entrate pari a circa 1,6 miliardi per il 2025, 1,1 miliardi per il 2026, 2,2

per il 2027 (Relazione tecnica al disegno di legge di bilancio 2025, Tomo I, pag. 351).

In particolare, il disegno di legge di bilancio prevede:

- la **riduzione della pressione fiscale** e ad altre misure in materia di **sostegno ai redditi**, lotta all'evasione, contratti di assicurazione, giochi, lavoratori frontalieri (titolo II, articoli da 2 a 15);

Si rendono strutturali sia la riforma delle aliquote IRPEF e sia gli effetti di riduzione del cuneo fiscale a favore dei lavoratori dipendenti.

- il **sostegno al potere d'acquisto delle famiglie** mediante la Carta «Dedicata a te» a favore degli indigenti e altre misure come quelle per gli acquisti di beni di prima necessità e gli interventi sui mutui per la prima casa (titolo III, articoli da 16 a 17);

Sono rifinanziati i suddetti fondi: il Fondo per l'acquisto dei beni alimentari di prima necessità – carta “Dedicata a te”, il Fondo per la distribuzione di derrate alimentari alle persone indigenti, il Fondo di garanzia per la prima casa, il fondo per le non autosufficienze e il Fondo per le politiche in favore delle persone con disabilità.

- **interventi sui contratti dei dipendenti pubblici** in base a nuove disposizioni sul trattamento accessorio, sul rifinanziamento del fondo per la contrattazione collettiva nazionale per il personale pubblico, quelle per il personale della giustizia, sulla capacità amministrativa dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, sull'indennità di servizio zone disagiate (titolo IV, articoli da 18 a 22);

Si autorizzano le risorse per i rinnovi contrattuali 2025-2027 del personale delle Amministrazioni centrali dello Stato e si istituisce un fondo per i rinnovi contrattuali per il periodo 2028-2030.

- **misure in materia di lavoro** (come quelle sul trattenimento in servizio e la flessibilità in uscita), **previdenza sociale** (pensioni minime, perequazione automatica dei trattamenti pensionistici dei residenti all'estero, la previdenza complementare, i trattamenti di disoccupazione in favore dei lavoratori rimpatriati, ammortizzatori sociali e di formazione per l'attuazione del programma Garanzia Occupabilità Lavoratori), **famiglia** (sostegno della genitorialità “Bonus nuove nascite”, disposizioni sull'Assegno unico per la richiesta del bonus nido e per il supporto al pagamento delle rette degli asili nido, misure in materia di congedi parentali e di decontribuzione lavoratrici madri) e **formazione delle donne vittime di violenza**, di cui al titolo V (articoli da 23 a 36);

Per fronteggiare il divario nell'occupazione e favorire lo sviluppo dell'attività imprenditoriale nelle aree svantaggiate, si istituisce un apposito fondo di bilancio (circa 9,1 miliardi per il periodo 2025-2029). Si dispone, tra

l'altro, un contributo *una tantum* di mille euro per ogni figlio nato o adottato da gennaio 2025 a condizione che il nucleo familiare di appartenenza del genitore richiedente presenti un valore ISEE non superiore a 40.000 euro annui. È istituito dal 2025 un fondo per il parziale esonero contributivo della quota dei contributi previdenziali, a carico del lavoratore, per le lavoratrici dipendenti e autonome madri di due o più figli secondo specifiche condizioni. È previsto il potenziamento dei congedi parentali e del bonus relativo al pagamento delle rette per asili nido, con l'esclusione dalla soglia ISEE utile ai fini dell'accesso al beneficio. Si estende anche per le annualità 2025 e 2026 l'aumento delle pensioni di importo pari o inferiore al trattamento minimo INPS. Sono prorogate al 2025 "Quota 103" e l'"Ape sociale" con riferimento ad alcune fattispecie e si estende l'ammissione al beneficio "Opzione donna".

- **interventi in materia di disabilità e non autosufficienza** (come quelle relative ai cani di assistenza e sulla sperimentazione della riforma sulla disabilità), **politiche sociali per la lotta alle droghe e alle dipendenze** (si segnalano, in particolare, l'istituzione del Fondo nazionale per la prevenzione, il monitoraggio e il contrasto del diffondersi delle dipendenze comportamentali tra le giovani generazioni, l'istituzione del Fondo per gli accertamenti medico-legali e tossicologico-forensi e le disposizioni sul Sistema nazionale di allerta rapida - NEWS-D) e **sport** (disposizioni in materia di finanziamento sportivo, potenziamento del movimento sportivo italiano, Paralimpiadi Milano-Cortina 2026 e concessione di contributi in conto interessi dell'Istituto per il credito sportivo e culturale) di cui al titolo VI (articoli da 37 a 46);
- disposizioni sulle **politiche della sanità** con misure sul rifinanziamento del servizio sanitario nazionale, i limiti di spesa per l'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti privati accreditati, innovatività dei farmaci, l'aggiornamento delle tariffe per la remunerazione di alcune prestazioni, l'aggiornamento dei Livelli Essenziali di Assistenza, il Piano pandemico 2025-2029, l'acquisto di dispositivi medici utili alla riduzione delle liste d'attesa per il trapianto di organi e tessuti, la dematerializzazione delle ricette mediche, accordi bilaterali fra le regioni per la mobilità sanitaria, l'indennità del personale operante nei servizi di pronto soccorso, aziende della filiera farmaceutica, l'incremento delle risorse per le cure palliative, disposizioni per i medici in formazione specialistica, la presenza negli istituti penitenziari di professionalità psicologiche esperte, l'indennità di specificità, la premialità delle liste di attesa, le comunità terapeutiche in regime di mobilità interregionale, le patologie da dipendenze, di cui al titolo VII (articoli da 47 a 66);

Si incrementa, tra le altre misure, il finanziamento del servizio sanitario nazionale per un importo di 1,3 miliardi di euro nel 2025, 5,1 miliardi di euro

nel 2026, 5,8 miliardi di euro nel 2027, 6,7 miliardi nel 2028, 7,7 miliardi nel 2029 e 8,9 miliardi a decorrere dal 2030.

- misure in **materia di crescita, infrastrutture e investimenti** (interventi in materia di premi di produttività, *welfare* aziendale, agevolazioni fiscali lavoro notturno e straordinari nei giorni festivi, maggiorazione del costo ammesso in deduzione in presenza di nuove assunzioni, Piano Casa Italia, incentivi per il rilancio occupazionale ed economico, quotazione delle piccole e medie imprese, riversamento del credito di imposta in ricerca e sviluppo, sostegno agli investimenti produttivi delle micro, piccole e medie imprese cosiddetta “Nuova Sabatini”, banda ultra larga, credito d’imposta ZES, esigenze connesse allo svolgimento del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, sostegno al settore turistico e operatività della società Autostrade dello Stato) di cui al titolo VIII (articoli da 67 a 80);

Tra le numerose misure si autorizzano risorse destinate a finanziare l’attribuzione di un credito di imposta per le imprese che effettuano l’acquisizione dei beni strumentali destinati a strutture produttive ubicate nel Mezzogiorno e si incrementa la dotazione della “Nuova Sabatini”.

- disposizioni in materia di **agricoltura** per il sostegno agli investimenti nel Mezzogiorno, la ricerca nel settore dell’agricoltura e della zootecnia, determinazione delle aree prealpine di collina, pedemontane e della pianura non irrigua e in materia di terreni agricoli, di cui al titolo IX (articoli da 81 a 83);
- interventi in **materia di istruzione, università, ricerca e cultura**, come le nuove disposizioni sulla “Carta del docente”, sulla sostenibilità delle attività dei centri nazionali, i partenariati estesi e le iniziative di ricerca in ambito sanitario e assistenziale, le misure rivolte in particolare ai beni culturali, allo spettacolo dal vivo e alla creatività contemporanea, di cui al titolo X (articoli da 84 a 89);
- **politiche per la difesa la sicurezza nazionale e gli affari esteri** con misure come quelle sul personale delle Forze armate impiegato per le operazioni Strade sicure e Stazioni sicure 2025 e 2026-2027 ed il Rifinanziamento del NATO *Innovation Fund*, di cui al titolo XI (articoli da 90 a 91);
- misure in **materia di calamità naturali ed emergenze** (si segnala, in particolare l’istituzione del Fondo per la ricostruzione, le disposizioni sulle esigenze connesse alla ricostruzione e quelle sulla crisi idrica) di cui al titolo XII (articoli da 92 a 94);

Si rifinanzia il fondo per le emergenze nazionali (0,5 miliardi nel 2025 e 0,2 miliardi dal 2026) e si prevede l’istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di ricostruzione.

- disposizioni concernenti i **rapporti finanziari con gli enti territoriali**, in relazione alle autonomie speciali, alla disciplina dell'addizionale regionale e comunale, al finanziamento del trasporto pubblico locale, al Fondo di solidarietà comunale, all'istituzione di un Fondo per l'assistenza ai minori, al contributo per le funzioni fondamentali di province e città metropolitane, all'abrogazione del sistema di tesoreria unica mista e al contributo alla finanza pubblica da parte degli enti territoriali (titolo XIII, articoli da 95 a 104);

È previsto l'incremento del Fondo di solidarietà comunale e del Fondo per il trasporto pubblico locale.

- disposizioni finanziarie di **revisione della spesa** con particolare riferimento alle materie della giustizia, del personale pubblico, degli organi amministrativi di enti, del potenziamento dei controlli di finanza pubblica, del contributo alla finanza pubblica da parte di società pubbliche e da parte di enti pubblici non economici, dei piani di *stock option*, dell'efficientamento del fondo per la prevenzione del fenomeno dell'usura, di assegnazione agli organi dell'Amministrazione finanziaria dei beni confiscati, di *Tax credit* cinema, di misure di revisione della spesa e attuazione della riforma 1.13 del PNRR "*spending review*", di rifinanziamento di interventi in materia di investimenti e infrastrutture, del Fondo per il finanziamento dei provvedimenti legislativi, delle disposizioni sui Fondi per la tutela del rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, del Fondo per l'immigrazione, delle misure per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome di cui al titolo XIV (articoli da 105 a 124);

Si prevede – secondo quanto riportato nella Relazione illustrativa al disegno di legge di bilancio 2025 (Tomo I, pag. 10) - una riduzione e razionalizzazione della spesa dei Ministeri (5,2 miliardi nel 2025, 4 miliardi nel 2026, 3,5 miliardi nel 2027).

In estrema sintesi, le principali **voci di spesa** del disegno di legge di bilancio possono essere descritte come segue:

- politiche di **previdenza, assistenza** e ad **altre forme di sostegno**: 208,9 miliardi (pari a 23,4 per cento degli stanziamenti totali), che finanzieranno prevalentemente la proroga della riforma Irpef, altre misure di riduzione del carico fiscale sul lavoro, politiche per la famiglia e spesa sociale, le pensioni, le politiche del lavoro e il sostegno alle imprese;
- politiche relative alla **salute** e **all'istruzione**: 160,1 miliardi (17,9 per cento);
- **affari economici**: circa 138,3 miliardi (15,5 per cento), finalizzati tra l'altro al rinnovo contratti di Stato;

- **servizi istituzionali e generali:** 125,9 miliardi (14,1 per cento);
- **servizi pubblici generali:** 87,4 miliardi (9,8 per cento), in buona parte destinati alla missione “Difesa e sicurezza del territorio” (30,8 miliardi) e alla partecipazione italiana alle politiche di bilancio in ambito UE (26,1 miliardi);
- **spesa per interessi:** 106,3 miliardi (11,9 per cento);
- **Contributo Enti territoriali alla finanza pubblica:** 59,9 miliardi, al netto di quelli per la spesa sanitaria che sono considerati nella categoria Salute e Istruzione (6,7 per cento);
- **cultura, ambiente e qualità della vita:** circa 7 miliardi (0,8 per cento).

• Le due sezioni della legge di bilancio

La prima sezione della legge di bilancio

Dopo la riforma operata nel 2016, la legge di bilancio risulta costituita da un **provvedimento unico**, articolato in **due sezioni**.

La **prima sezione** (che assorbe in gran parte i contenuti della ex legge di stabilità) reca esclusivamente le **misure normative** tese a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica indicati nei documenti programmatici di bilancio, Documento di Economia e Finanza (DEF) e la relativa Nota di aggiornamento (NADEF). La **seconda sezione** (che assolve, nella sostanza, le funzioni dell'ex disegno di legge di bilancio) è dedicata alle previsioni di entrata e di spesa, formate sulla base del criterio della legislazione vigente, e reca le proposte di **rimodulazioni e di variazioni** della **legislazione di spesa** che non necessitano di innovazioni normative.

L'articolo 21, comma 1-ter, della legge n. 196 del 2009, pone **precisi limiti al contenuto** della **prima sezione** del disegno di legge di bilancio. In estrema sintesi, la prima sezione contiene esclusivamente:

- la determinazione del livello massimo dei saldi del bilancio dello Stato per il triennio di riferimento,
- le norme in materia di entrata e di spesa che determinano effetti finanziari, con decorrenza nel triennio, attraverso la modifica, la soppressione o l'integrazione dei parametri che regolano l'evoluzione delle entrate e della spesa previsti dalla normativa vigente o delle sottostanti autorizzazioni legislative ovvero attraverso nuovi interventi;
- le norme volte a rafforzare il contrasto e la prevenzione dell'evasione fiscale e contributiva o a stimolare l'adempimento spontaneo degli obblighi fiscali e contributivi;
- l'importo complessivo massimo destinato al rinnovo dei contratti del pubblico impiego nel triennio;

- le norme eventualmente necessarie a garantire il concorso degli enti territoriali agli obiettivi di finanza pubblica.

In ogni caso, la prima sezione non deve contenere norme di delega, di carattere ordinamentale o organizzatorio, né interventi di natura localistica o microsettoriale ovvero norme che dispongono la variazione diretta delle previsioni di entrata o di spesa contenute nella seconda sezione del medesimo disegno di legge.

La seconda sezione della legge di bilancio

La parte contabile della legge di bilancio, recata dalla **Sezione II** del provvedimento, contiene il bilancio a legislazione vigente e le **variazioni** della legislazione vigente di spesa **non determinate da innovazioni normative** (art. 21, comma 1-*sexies*, legge n. 196/2009).

La parte contabile del bilancio contenuta nella **Sezione II** è venuta ad assumere, a seguito della riforma del 2016, un **contenuto sostanziale** potendo incidere direttamente, attraverso le rimodulazioni ovvero rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti.

Le variazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti compongono, dunque, insieme alle innovazioni legislative introdotte con la Sezione I, il **complesso della manovra** di finanza pubblica.

Le previsioni contenute nella Sezione II:

- sono **formate** sulla base della **legislazione vigente**, la quale **include** sia l'aggiornamento delle previsioni di spesa per oneri inderogabili e per fabbisogno sia le **rimodulazioni compensative**, che possono interessare anche i fattori legislativi, proposte dalle amministrazioni in sede di formazione del bilancio,
- **evidenziano** per ciascuna unità di voto, le proposte relative a **rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** degli stanziamenti relativi a **leggi di spesa vigenti**;
- riportano, per ciascuna unità di voto, anche gli **effetti** delle **variazioni** derivanti dalle disposizioni contenute nella **Sezione I**. In tal modo, la Sezione II fornisce, per ciascuna unità di voto, **previsioni c.d. "integrate"** con gli effetti della manovra.

Le unità di voto parlamentare e la classificazione delle spese

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

- a) le **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;
- b) i **programmi**, che **costituiscono le unità di voto parlamentare**, e rappresentano aggregati di spesa con finalità omogenea diretti al perseguimento degli obiettivi stabiliti nell'ambito delle missioni;

c) le **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in 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 complessive del bilancio dello Stato sono rappresentate in un **prospetto** dell'atto deliberativo, collocato dopo i quadri generali riassuntivi, che riporta il bilancio per Missione, Programma e Azione nella sua interezza.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare le previsioni 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**.

Nell'ambito di ciascuna **unità di voto** (programma), le **spese** sono **classificate** a seconda della **natura autorizzatoria di spesa** sottostante 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.

A tale classificazione si collega il diverso grado di flessibilità e di manovrabilità della spesa stessa, ai fini dell'applicazione della disciplina della **flessibilità del bilancio** (*cfr. paragrafo seguente*).

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

La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo

La c.d. **flessibilità** di bilancio consente alle amministrazioni di incidere sugli stanziamenti di spesa relativi ai **fattori legislativi** – determinati cioè da norme di legge - al fine di modularne le risorse secondo le necessità connesse al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

L'articolo 23, comma 3, della legge n. 196 consente, nella **Sezione II**, per **motivate esigenze** e nel rispetto dei saldi programmati di finanza pubblica:

a) la **rimodulazione in via compensativa** tra le dotazioni di spesa relative a **fattori legislativi all'interno di ciascuno stato di previsione**, anche tra

missioni diverse, fermo restando la preclusione dell'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti (*c.d. rimodulazione verticale*).

È consentita altresì la rimodulazione delle **quote annuali** delle autorizzazioni **pluriennali di spesa in conto capitale**, nel rispetto del vincolo finanziario complessivo, per l'adeguamento delle dotazioni finanziarie al Cronoprogramma dei pagamenti (ai sensi dell'art. 30, co. 2, della legge n. 196): in questo caso, le rimodulazioni coinvolgono **una singola autorizzazione di spesa** e trovano compensazione nell'ambito del periodo pluriennale di riferimento (*c.d. rimodulazione orizzontale*). Per le autorizzazioni pluriennali di spesa in conto capitale è inoltre prevista la **reiscrizione** nella competenza degli esercizi successivi delle **somme non impegnate** alla chiusura dell'esercizio. Tale facoltà è concessa per una sola volta per le medesime risorse;

b) il **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione** delle dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale delle **leggi di spesa vigenti**, per un periodo temporale anche pluriennale. Tali variazioni di autorizzazioni legislative di spesa, in quanto non compensative, concorrono alla manovra di finanza pubblica.

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

La struttura degli stati di previsione della spesa

La Sezione II del disegno di legge di bilancio è costituita dallo stato di previsione dell'entrata e dagli stati di previsione della spesa relativi ai singoli Ministeri (**Tomo III** del disegno di legge).

Il **deliberativo** di ciascuno **stato di previsione della spesa** espone gli stanziamenti dei programmi di spesa del Ministero, che costituiscono l'unità di voto parlamentare, con i seguenti **Allegati**:

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

Ogni stato di previsione della spesa presenta la **nota integrativa**, che contiene gli **elementi informativi** dei programmi, con riferimento alle azioni sottostanti, alle risorse finanziarie ad esso destinate per il triennio, e le norme autorizzatorie che lo finanziano.

Agli stati di previsione della spesa dei singoli Ministeri sono allegati, secondo le rispettive competenze, degli **elenchi degli enti cui lo Stato contribuisce** in via ordinaria.

L'articolo 21, comma 14, della legge di contabilità dispone l'**approvazione** con **distinti articoli** di ciascuno stato di previsione dell'entrata e della spesa.

**Schede di lettura -
Prima Sezione**

Articolo 4

(Misure in materia di imposta sui servizi digitali e cripto attività)

L'**articolo 4** reca disposizioni in materia di imposte digitali e cripto attività. Il **comma 1** estende la platea dei soggetti passivi dell'**imposta sui servizi digitali** (*Digital Service Tax*) mediante l'**eliminazione delle soglie attualmente previste**. Il **comma 2** modifica l'**aliquota dell'imposta sostitutiva** sulle plusvalenze e sugli altri proventi derivanti dalle operazioni in **cripto attività**, innalzandola al **42 per cento**.

Come risulta dal prospetto riepilogativo degli effetti finanziari del disegno di legge di bilancio, **all'articolo 4** sono ascrivibili **maggiori entrate tributarie** complessive pari a: **16,7 milioni di euro** per l'anno 2025; **68,3 milioni di euro** per l'anno 2026; **68,3 milioni di euro** per l'anno 2027.

Il **comma 1** provvede a sostituire il comma 36 dell'articolo 1 della legge, 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019) con il nuovo comma 36, il quale ridefinisce l'ambito soggettivo di applicazione della disciplina dell'**imposta sui servizi digitali** (*Digital Service Tax*).

Nello specifico, la presente disposizione ricomprende nel novero dei soggetti passivi dell'imposta sui servizi digitali **tutti gli esercenti attività d'impresa** che realizzano, nel territorio dello Stato, **ricavi** derivanti dai seguenti **servizi digitali** (contemplati dall'articolo 1, comma 37, della legge di bilancio 2019):

- **veicolazione** su un'interfaccia digitale di pubblicità mirata agli utenti della medesima interfaccia;
- **messa a disposizione** di un'interfaccia digitale multilaterale che consente agli utenti di essere in contatto e di interagire tra loro, anche al fine di facilitare la fornitura diretta di beni o servizi;
- **trasmissione** di dati raccolti da utenti e generati dall'utilizzo di un'interfaccia digitale.

Si evidenzia che, rispetto alla disciplina vigente, viene superato l'attuale presupposto impositivo rappresentato dalla cumulativa realizzazione, nel corso dell'anno solare precedente a quello in cui sorge il relativo presupposto d'imposta, di un ammontare di ricavi globali di qualunque natura non inferiore a 750 milioni di euro e di ricavi derivanti dai sopra citati servizi digitali, conseguiti in Italia, non inferiore a 5,5 milioni di euro.

Alla luce della presente modifica, il presupposto impositivo è costituito dalla percezione di ricavi derivanti dai servizi digitali di cui al sopra richiamato comma 37, non risultando, peraltro, più necessario il superamento delle soglie suddette.

• *Imposta sui servizi digitali (Digital Service Tax)*

La c.d. *Web Tax*, introdotta dalla legge, 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018) consisteva nell'imposta sulle transazioni digitali.

Siffatta imposta è stata successivamente abrogata dall'[articolo 1, commi 35-50](#), della legge, 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019) e, conseguentemente, sostituita dalla nuova *Digital Service Tax* "imposta sui servizi digitali".

Tale ultima imposta ha subito modifiche per effetto dell'[articolo 1, comma 678](#), della legge, 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), il quale, peraltro, inserendo il nuovo comma 49-*bis* nell'articolo 1 della legge di bilancio 2019, ne ha disposto l'abrogazione con decorrenza dal momento in cui sarebbero entrate in vigore le disposizioni derivanti da accordi internazionali in materia di tassazione dell'economia digitale.

Pertanto, nelle more dell'entrata in vigore di tali accordi, sono state apportate alla *Digital Service Tax* le predette modifiche con effetto a partire dal 1° gennaio 2020.

Tutto ciò premesso, l'imposta sui servizi digitali (*Digital Service Tax*) si applica nella misura del 3 per cento sui ricavi derivanti dalla fornitura dei seguenti servizi digitali:

- veicolazione su un'interfaccia digitale di pubblicità mirata agli utenti della medesima interfaccia;
- messa a disposizione di un'interfaccia digitale multilaterale che consente agli utenti di essere in contatto e di interagire tra loro, anche al fine di facilitare la fornitura diretta di beni o servizi;
- trasmissione di dati raccolti da utenti e generati dall'utilizzo di un'interfaccia digitale.

La tassazione ha ad oggetto, pertanto, la pubblicità digitale su siti e *social network*, l'accesso alle piattaforme digitali, i corrispettivi percepiti dai gestori di tali piattaforme, e anche la trasmissione di dati "presi" dagli utenti.

Affinché un ricavo sia considerato imponibile è necessario che l'utente del servizio digitale sia localizzato nel territorio nello Stato. Per i servizi di pubblicità *online*, l'utente si considera localizzato nel territorio dello Stato se la pubblicità appare sul proprio dispositivo nel momento in cui è utilizzato nel territorio dello Stato. La localizzazione nel territorio italiano del dispositivo è determinata sulla base dell'indirizzo *IP* dello stesso.

Per quanto concerne l'ambito soggettivo di applicazione, **ai sensi del vigente articolo 1, comma 36, della legge di bilancio 2019**, sono considerati soggetti passivi di imposta gli esercenti attività d'impresa, residenti e non residenti, che,

singolarmente o a livello di gruppo, nel corso dell'anno solare precedente a quello in cui sorge il presupposto impositivo realizzano congiuntamente:

- un ammontare complessivo di ricavi, ovunque realizzati, non inferiore a 750 milioni di euro;
- un ammontare di ricavi derivanti dai servizi digitali sopra citati non inferiore a 5,5 milioni di euro nel territorio dello Stato.
- Infine, con riguardo all'ambito oggettivo di applicazione dell'imposta in esame, tra i servizi digitali esclusi ai sensi dell'articolo 1, comma 37-*bis*, della legge di bilancio 2019 si annoverano:
- la fornitura diretta di beni e servizi, nell'ambito di un servizio di intermediazione digitale;
- la fornitura di beni o servizi ordinati attraverso il sito web del fornitore di quei beni e servizi, quando il fornitore non svolge funzioni di intermediario;
- la messa a disposizione di un'interfaccia digitale il cui scopo esclusivo o principale, in termini di ricavi realizzati, è quello della fornitura agli utenti dell'interfaccia, da parte del soggetto che gestisce l'interfaccia stessa, di contenuti digitali, servizi di comunicazione o servizi di pagamento;
- la messa a disposizione di un'interfaccia digitale utilizzata per gestire i sistemi dei regolamenti interbancari; le piattaforme di negoziazione o i sistemi di negoziazione degli internalizzatori sistematici; le attività di consultazione di investimenti partecipativi e, qualora facilitino la concessione di prestiti, i servizi di intermediazione nel finanziamento partecipativo; le sedi di negoziazione all'ingrosso; le controparti centrali; i depositari centrali; gli altri sistemi di collegamento la cui attività è soggetta ad autorizzazione e l'esecuzione delle prestazioni dei servizi soggetta alla sorveglianza di un'autorità di regolamentazione al fine di assicurare la sicurezza, la qualità e la trasparenza delle transazioni riguardanti strumenti finanziari, prodotti di risparmio o altre attività finanziarie; la cessione di dati da parte dei soggetti che forniscono la messa a disposizione di un'interfaccia digitale; nonché, lo svolgimento delle attività di organizzazione e gestione di piattaforme telematiche per lo scambio dell'energia elettrica, del gas, dei certificati ambientali e dei carburanti, nonché la trasmissione dei relativi dati ivi raccolti e ogni altra attività connessa.

Il comma 2 aumenta al 42 per cento l'aliquota dell'imposta sostitutiva, prevista dall'[articolo 5](#) del decreto legislativo, 21 novembre 1997, n. 461, **attualmente pari al 26 per cento**, sulle plusvalenze e gli altri proventi derivanti dalle operazioni in crypto attività di cui all'[articolo 67, comma 1, lettera c-sexies](#)), del decreto del Presidente della Repubblica, 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR).

Si rammenta che l'aliquota dell'imposta sostitutiva sui redditi diversi di cui al sopra citato articolo 5, originariamente stabilita nella misura del 12,5 per cento, è stata aumentata al 26 per cento dall'[articolo 3](#) del decreto legge, 24 aprile 2014, n. 66.

La nuova aliquota si applica sulle plusvalenze e gli altri proventi derivanti dalle operazioni in cripto attività **realizzati a decorrere dall'entrata in vigore** della presente disposizione.

Articolo 37 *(Misure in materia di cani di assistenza)*

I **commi da 1 a 3** dell'**articolo 37** estendono le disposizioni in materia di **gratuità del trasporto sui mezzi di trasporto pubblico** e di **accesso agli esercizi aperti al pubblico**, già previste a legislazione vigente per i cani guida delle persone non vedenti, ai **cani di assistenza di persone con disabilità o con patologie** e prevedono la definizione, con decreto interministeriale: delle patologie, o delle compromissioni associate alla disabilità, oggetto della suddetta estensione e per le quali i cani di assistenza possono essere addestrati e tesserati; di ulteriori disposizioni, concernenti il riconoscimento dei soggetti abilitati alla formazione dei cani di assistenza, l'istituzione di un registro di tali soggetti formatori, le modalità di identificazione dei cani di assistenza, nonché la disciplina transitoria e finale.

Il **comma 4** specifica che i benefici summenzionati si applicano anche con riferimento alle figure coinvolte nell'addestramento dei cani di assistenza, nell'espletamento di tale addestramento.

Il **comma 5** prevede, per le finalità di cui ai **commi da 1 a 4**, l'incremento di 1 milione di euro annui, a decorrere dall'anno 2025, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Il **comma 6** reca un'autorizzazione di spesa, pari a 400.000 euro annui, a decorrere dall'anno 2025, per lo svolgimento delle attività di cui al **comma 3, lettera e)**.

In base alla **relazione tecnica**, gli oneri derivanti dal presente **articolo 37** sono costituiti dallo stanziamento di cui al **comma 5** e dall'autorizzazione di spesa di cui al **comma 6**, per un importo complessivo pari a **1.400.000 euro** annui, a decorrere dall'anno 2025.

Il **comma 1** estende la disciplina di cui alla [legge n. 37 del 1974](#) ai cani di assistenza che accompagnano persone aventi:

- disabilità che presentino compromissioni fisiche, mentali, intellettive o sensoriali (**lettera a)**);
- specifiche patologie, anche non associate al riconoscimento della condizione di disabilità (**lettera b)**).

Tali categorie di persone sono individuate con decreto interministeriale ai sensi del **comma 3** (v. *infra*).

La legge n. 37 del 1974, oggetto dell'estensione in esame, prevede, per i cani guida delle persone non vedenti, la gratuità del trasporto sui mezzi di trasporto pubblico e la libertà di accesso agli esercizi aperti al pubblico.

Ai sensi della medesima legge n. 37 del 1974, i soggetti responsabili della gestione del trasporto pubblico e i titolari di pubblici esercizi sono puniti con una sanzione amministrativa pecuniaria, da 500 a 2.500 euro, in caso di mancato rispetto delle norme in oggetto. Nei summenzionati ambiti, ai sensi della medesima legge, il cane guida può essere privo di museruola, salvo quando, sui mezzi di trasporto pubblico, l'apposizione della museruola sia esplicitamente richiesta dal conducente o dai passeggeri.

Il **comma 2** specifica che, ai fini delle disposizioni di cui ai **commi da 1 a 4**, per “cani di assistenza” devono intendersi i cani addestrati per il supporto delle suddette persone con disabilità o con patologie, ivi compresi i cani guida per le persone cieche o ipovedenti.

Il **comma 3** prevede l'adozione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge di bilancio, di un decreto del Ministro della salute e del Ministro per le disabilità, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Centro di referenza nazionale per gli interventi assistiti dagli animali¹ e l'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità² e previa intesa in sede di Conferenza unificata Stato-regioni-province autonome-città ed autonomie locali.

Si demanda al decreto in oggetto:

- la definizione delle compromissioni e delle patologie della persona in relazione alle quali i cani di assistenza possono essere addestrati e tesserati, con la conseguente applicazione delle disposizioni di cui alla legge n. 37 del 1974; nell'ambito delle compromissioni e delle patologie in oggetto sono espressamente inclusi le compromissioni della vista e dell'udito, le disabilità motorie, il diabete, l'epilessia e i disturbi del neurosviluppo; il decreto dovrà inoltre definire gli eventuali criteri di esclusione (**lettera a**));
- la definizione delle procedure per il riconoscimento dei soggetti abilitati alla formazione dei cani di assistenza e delle modalità di istituzione di un registro dei medesimi soggetti, nonché l'individuazione dei requisiti di questi ultimi, anche con riferimento alla qualificazione delle figure operanti in tale settore di attività (**lettera b**));
- l'individuazione dei percorsi di addestramento dei cani di assistenza e delle misure atte a garantirne la salute e il benessere (**lettera c**));
- la definizione delle caratteristiche del tesserino identificativo dei cani di assistenza, rilasciato, senza oneri per la finanza pubblica, dai

¹ Cfr. la pagina *internet* dedicata al suddetto [Centro di referenza nazionale](#).

² Cfr. la pagina *internet* dedicata al suddetto [Osservatorio](#).

soggetti formatori nelle more e al termine dell'addestramento nonché delle modalità operative per la registrazione dei cani di assistenza nel Sistema di identificazione nazionale degli animali da compagnia-SINAC³ (**lettera d**));

- l'individuazione degli enti con funzioni di controllo e di monitoraggio, deputati al riconoscimento dei soggetti formatori dei cani di assistenza, alla tenuta del registro summenzionato e alla valutazione periodica dei medesimi soggetti formatori, nonché la definizione delle misure da attuare in caso di valutazione negativa o di riscontrata non conformità del servizio offerto (**lettera e**));
- la definizione di disposizioni finali e transitorie (**lettera f**). Si specifica che ai cani guida delle persone non vedenti, formati prima della data di entrata in vigore del presente decreto interministeriale, continuano ad applicarsi le disposizioni della citata legge n. 37 del 1974, indipendentemente dall'eventuale tesseramento dell'animale.

Si valuti l'opportunità di chiarire se il decreto interministeriale in oggetto abbia o meno natura regolamentare.

Il **comma 4** stabilisce che le disposizioni della legge n. 37 del 1974 si applicano anche nelle circostanze in cui i cani siano impegnati nelle attività di addestramento, svolte dalle figure operanti presso i suddetti soggetti formatori.

Il **comma 5** prevede l'incremento di 1 milione di euro annui, a decorrere dall'anno 2025, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario (articolo 16-*bis*, comma 1, del [decreto-legge n. 95 del 2012, convertito dalla legge n. 135 del 2012](#)). Tale incremento, come indicato nella **relazione tecnica**, è disposto in considerazione della riduzione delle entrate per le aziende del trasporto pubblico locale, riduzione stimata dalla **relazione tecnica** pari alla medesima misura di 1 milione di euro annui.

Si segnala che il Fondo in oggetto, allocato sul **capitolo 1315 del programma 2.6** dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, reca uno stanziamento pari, in termini sia di competenza contabile sia di autorizzazione di cassa, a circa 5,35 miliardi di euro per l'anno 2025 e a circa 5,28 miliardi annui dall'anno 2026 (l'importo relativo all'anno 2025 è comprensivo, oltre che dell'incremento permanente di cui al presente **comma 5**, dell'incremento di cui al successivo **articolo 97**).

Il **comma 6** autorizza la spesa di 400.000 euro annui, a decorrere dall'anno 2025, per lo svolgimento delle attività di cui al **comma 3, lettera**

³ Previsto dall'articolo 16 del [decreto legislativo 5 agosto 2022, n. 134](#). Riguardo alle modalità tecniche e operative di implementazione del SINAC, cfr. il [decreto 2 novembre 2023](#).

e). Tale stanziamento è trasferito dal bilancio dello Stato al bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Articolo 76 *(Interventi in materia di banda ultra larga)*

L'**articolo 76** prevede la facoltà di **concedere contributi** a favore dei **soggetti attuatori** che ne facciano motivata richiesta, per il completamento degli interventi di realizzazione e gestione della **banda ultra larga** nelle **zone bianche**, con la previsione che eventuali risorse eccedenti l'effettivo fabbisogno sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e restano acquisite. Le modalità di concessione dei contributi sono demandate ad un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da adottare di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

L'**articolo 76** prevede interventi pari a **220 milioni di euro** per **ciascuno degli anni dal 2027 al 2029**, per un importo totale di **660 milioni di euro** nell'intero periodo. Conseguentemente, come riportato dal prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, sono autorizzate, per il **2027**, in competenza e in cassa, **spese** per 220 milioni di euro, sul capitolo 7390 dello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

L'**articolo 76**, composto da un comma, prevede che con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze possono essere **concessi contributi fino a 220 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029**, sulla base di motivate esigenze rappresentate dal **soggetto attuatore**, volti al completamento degli interventi di realizzazione e gestione di una infrastruttura passiva a **banda ultra larga** nelle **zone bianche** del territorio nazionale, ovvero aree soggette a fallimento di mercato, dove i costi di sviluppo delle infrastrutture non sono economicamente redditizi, per cui sono di conseguenza assenti interventi di investimento di operatori privati.

A tale riguardo, la relazione tecnica specifica che la disposizione è volta a consentire il **riequilibrio dei Piani economico-finanziari** delle concessioni aventi ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione di una infrastruttura passiva a banda ultra larga di proprietà pubblica nelle aree bianche del territorio nazionale, a seguito di **eventi, imprevisti e imprevedibili**, che hanno significativamente **inciso sul valore attuale netto degli investimenti**, nonché dei **costi** e dei **ricavi** del progetto originario.

A tale riguardo, si segnala che anche il Piano Banda Ultra Larga prevedeva l'opzione dell'apertura della procedura per il riequilibrio del piano da parte dei soggetti in causa, nel caso specifico Infratel e Open Fiber, per cause di forza

maggiore, non riconducibili quindi a responsabilità del concessionario (inflazione, caro materiali, necessità di costruire una rete più lunga, etc.).

• **Infrastrutturazione delle aree bianche con la Banda Ultra Larga**

La tecnologia 5G, la quinta generazione di connessione radiomobile, consente un forte miglioramento della qualità della connettività rispetto agli standard precedenti e permette interazioni che richiedono tempi di latenza ridottissimi.

Preliminare allo sviluppo di questa tecnologia è quello della **banda ultra larga**, per cui già dalla XVII legislatura sono stati attuati una serie di interventi pubblici, con risorse sia nazionali sia dell'UE, ricompresi nella Strategia per la crescita digitale 2014-2020, della Strategia italiana per la banda ultra larga e della nuova Strategia italiana per la banda ultra larga "Verso la Gigabit Society". Vi sono stati anche interventi precedenti, come il [Piano Nazionale Banda Larga](#), nato nel 2009 dall'esigenza di adottare un'unica strategia nazionale per abbattere il *digital divide*, e che risponde al primo obiettivo dell'Agenda Digitale Europea, ovvero di "garantire a tutti i cittadini una copertura del servizio di connettività a banda larga (da 2 a 20 Mbps)".

Nel dettaglio, si ricorda che nel 2015 è stata approvata la **Strategia italiana per la banda Ultra larga**, ed è stato lanciato, l'anno successivo, il [Piano Nazionale Banda Ultra larga](#), che si proponeva di portare la connessione a *Internet* a banda ultra larga (**minimo 100 Mbps**) a **tutta la popolazione italiana** entro il **2026**, con un *focus* particolare sulle aree a **fallimento di mercato**, quindi aree rurali e meno sviluppate che non risultavano coperte in maniera autonoma dagli operatori e in cui gli stessi non avevano programmato investimenti nel triennio successivo alle rilevazioni.

A seguito dell'approvazione della strategia, è stato avviato, tra gli altri, il **Piano "Aree Bianche"**, che ha l'obiettivo di portare connessioni BUL nelle zone in cui non è presente nessun operatore di telecomunicazioni, e corrispondenti a circa 7,4 milioni di Unità Immobiliari (UI), dei quali circa due terzi (6,3 milioni) in fibra e i rimanenti (2,1) in tecnologia radio *Fixed Wireless Access* (FWA).

Il piano è posto sotto il controllo del Ministero delle imprese e del *made in Italy* e finanziato prevalentemente con i fondi strutturali europei FESR e FEASR, nonché con il fondo nazionale FSC.

Le attività di presidio strategico del Piano sono in capo al **Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale** (CITD), a cui sono attribuiti compiti di coordinamento e monitoraggio dell'attuazione delle iniziative relative alla Strategia per la banda Ultra larga. Le attività **operative** e di **vigilanza** sono invece a capo del **soggetto attuatore Infratel Italia S.p.A.**

L'attività operativa del Piano Nazionale Banda Ultra larga è stata avviata nel 2016 da Infratel con la pubblicazione dei primi due bandi di gara per la Costruzione e successiva Gestione in Concessione di una rete pubblica a banda Ultra larga (Gara 1 per le regioni Abruzzo, Molise, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Veneto e Gara 2 per le regioni Piemonte, Val d'Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Prov. Trento, Marche, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata e

Sicilia seguiti da un terzo bando per le regioni Calabria, Puglia e Sardegna emesso nel corso del 2018. Tutte e 3 le gare sono state aggiudicate al Concessionario **Open Fiber S.p.A.**; le prime due a luglio e novembre 2017 e la terza ad aprile 2019.

Nel 2022, il Piano banda Ultra larga è stato aggiornato con l'approvazione della [Strategia italiana per la banda ultra larga "Verso la Gigabit Society"](#), che definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 – rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. Gigabit Society) e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. "Digital compass" o "bussola digitale") per la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

La nuova strategia prevede inoltre il **completamento del Piano "Aree bianche"** a fronte delle **criticità** rilevate nel corso dell'attuazione dello stesso, dovute a una molteplicità di fattori quali il ritardo nella concessione di permessi, di autorizzazioni a livello locale e, quindi, nel passaggio alla progettazione esecutiva.

I dati sullo stato di avanzamento del Piano Banda Ultra larga sono disponibili nella [Relazione al 31 dicembre 2023](#). In particolare, per quanto riguarda le aree bianche, risultavano coperte in FTTH circa 3,4 milioni di abitazioni (il 54% del target finale) e 18.616 sedi PA e aree industriali (il 62%), oltre a 437.000 unità immobiliari in fase di collaudo (7%) e più di 2,2 milioni in fase di lavorazione (36%).

A tale riguardo, si segnala che a marzo 2024, l'analisi del collegio del controllo concomitante della Corte dei conti, approvata con delibera [4/2024/CCC](#), sullo stato di avanzamento del Piano "Aree Bianche", ha rilevato un **"sensibile ritardo nella realizzazione delle infrastrutture digitali** per la connettività di circa 8,4 milioni abitazioni in Italia, con una dilatazione dei tempi medi delle fasi procedurali e uno spostamento in avanti della concreta attuazione rispetto alle scadenze originarie".

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda all'apposito [tema](#) sul sito della Camera.

Articolo 97 ***(Finanziamento del trasporto pubblico locale)***

L'**articolo 97** incrementa il **fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**, prevedendo che rimangano invariate le modalità di riparto previste a legislazione vigente.

Secondo quanto riportato dal prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, la disposizione prevede una **spesa**, in competenza e in cassa, per un importo di **120 milioni di euro per il 2025**, sul capitolo di bilancio n. 1315 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 97** si compone di un comma, e incrementa di **120 milioni di euro per il 2025 il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**, di cui all'*articolo 16-bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012.

Si segnala che il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, anche detto **Fondo TPL**, è stato istituito nel 2013 dalla legge di stabilità (legge n. [228/2012, articolo 1, comma 301](#)), che ha novellato l'*articolo 16-bis* del citato D.L. 95/2012. Il fondo è stato poi riformato dal decreto legge n. 50 del 2017, con cui è stata stabilizzata, in via normativa, la sua entità e sono state introdotte innovazioni relative alla sua gestione.

In particolare, l'*articolo 27*, comma 1, del D.L. n. 50 del 2017 ha determinato la **consistenza del Fondo fissandola per legge**: 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in circa 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era variabile ed ancorato fino al 2017 al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nella regione. Il **D.L. n. 145 del 2023** (art. 10-bis) convertito dalla legge n. 191 del 2023, ha disposto un **incremento del Fondo TPL pari a 1,2 milioni di euro**, a decorrere dall'anno **2024**, al fine di predisporre degli interventi tali da garantire il diritto delle persone a mobilità ridotta all'accesso al trasporto pubblico locale.

Il comma 2 del D.L. 50 del 2017, invece, come specificato di seguito, stabilisce, **i criteri di ripartizione** del fondo TPL, che sono stati novellati da ultimo dal decreto legge n. 176 del 2022, convertito dalla legge n. 6 del 2023, in vigore dal 18 gennaio 2023, e poi ulteriormente modificato dal D.L. n. 104 del 2023.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda all'apposito [tema](#) sul sito della Camera.

Sul punto si segnala, inoltre, che la Corte costituzionale con la recente sentenza n. 133 del 2024, ha formulato l'auspicio che si porti al più presto a conclusione il complesso *iter* di transizione ai criteri dei costi standard e fabbisogni standard, prefigurato dalla legge n. 42 del 2009 di attuazione del federalismo fiscale, e funzionale ad assicurare gli obiettivi di servizio pubblico e il sistema di perequazione.

L'articolo 97, ultimo periodo, dispone inoltre che le risorse aggiuntive siano comunque **ripartite** secondo le modalità di cui all'articolo 27, comma 2, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla n. 96 del 2017.

A tale riguardo, si ricorda che il vigente articolo 27, comma 2 del D.L. n. 50/2017, modificato diverse volte, prevede che il **riparto del Fondo sia effettuato entro il 31 ottobre di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, **previa intesa in sede di Conferenza unificata**, secondo le seguenti modalità:

a) il 50% del Fondo, tenendo conto dei costi standard (di cui all' articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147), al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e), considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;

b) il 50% del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e);

c) applicando una riduzione annuale (a partire dal 2023) delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni **qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica** entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. In ogni caso **la riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007**, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La **riduzione**, applicata alla quota di ciascuna regione, è **pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati** con le predette procedure; le risorse derivanti da tale riduzione sono ripartite tra le altre regioni con le medesime modalità;

d) con destinazione annuale dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo, e comunque nel limite massimo di euro **5,2 milioni annui**, alla copertura dei **costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL**.

Articolo 98

(Misure in materia di addizionale comunale sui diritti di imbarco)

L'**articolo 98** prevede che per gli anni **2025, 2026 e 2027** nella regione **Abruzzo non si applichi l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili.**

Il prospetto riepilogativo degli effetti finanziari del disegno di legge di bilancio 2025 **non ascrive all'articolo 98 effetti finanziari** sui saldi di finanza pubblica in quanto, come rilevato nella relazione tecnica, l'effetto complessivo delle norme è quello di **spostare l'onere dell'addizionale d'imbarco dai passeggeri alla regione che provvederà a versarla allo Stato.**

La disposizione al **comma 1** dispone che per gli anni 2025, 2026 e 2027, **nel territorio della regione Abruzzo non si applica l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili**, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successivi incrementi.

Il sopra citato comma 11 ha istituito l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili. L'addizionale è pari a **1 euro** per passeggero.

Le seguenti disposizioni hanno previsto un incremento dell'importo dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco nella misura:

- **1 euro** (articolo 6-quater, comma 2, D.L. 31 gennaio 2005, n. 7);
- **0,50 euro** (articolo 1, comma 1328, L. 27 dicembre 2006, n. 296);
- **2 euro** (dall'articolo 2, comma 5-*bis* del decreto-legge 134 del 2008, in quanto sostituendo all'articolo 6-quater, comma 2, D.L. 31 gennaio 2005, n. 7, l'importo di un euro con quello di tre euro previsto determina un incremento effettivo di due euro);
- **2 euro** (articolo 4, comma 75, L. 28 giugno 2012, n. 92).

Il totale dell'imposta è quindi **pari a 6,50 euro.**

Conseguentemente, ai comuni della regione Abruzzo, per le stesse annualità, non sono dovuti i trasferimenti di cui alla lettera *a*) del medesimo comma 11 e la **regione Abruzzo provvede a ristorare**, per ciascun anno dal 2025 al 2027, i comuni interessati.

Il **comma 2**, conseguentemente a quanto previsto al comma 1, dispone che la Regione Abruzzo provvede a ristorare annualmente i comuni interessati. In particolare prevede che per gli anni 2025, 2026 e 2027 **la regione**

Abruzzo versi, entro il 30 aprile di ciascun anno, **all'entrata del bilancio dello Stato**, con oneri a carico della finanza regionale, la somma di **4.763.000 euro**.

Di conseguenza, il **comma 3** stabilisce che, per effetto di quanto previsto dai commi 1 e 2, è trasferita all'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), per gli anni 2025, 2026 e 2027, la somma di **3.663.000 euro annui ai fini della relativa destinazione alle gestioni interessate**.

Quanto alla destinazione del gettito dell'imposta in questione si ricorda che la somma originariamente riscossa dalla citata addizionale (pari ad un euro a passeggero) era riassegnata quanto a 30 milioni di euro, in un apposito fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare l'ENAV S.p.a., secondo modalità regolate dal contratto di servizio per i costi sostenuti da ENAV S.p.a. per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa e, quanto alla residua quota, in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'interno e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale secondo i seguenti criteri:

a) il 40 per cento del totale a favore dei comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti secondo la media delle seguenti percentuali: percentuale di superficie del territorio comunale inglobata nel recinto aeroportuale sul totale del sedime; percentuale della superficie totale del comune nel limite massimo di 100 chilometri quadrati;

b) al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture, il 60 per cento del totale per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie.

Il successivo aumento dell'addizionale è **(1 euro a passeggero dal D.L. n. 7/2005 e, quella di 3 € a passeggero prevista dall'articolo 2, comma 5-bis del decreto-legge 134 del 2008)** è stato destinato, a decorrere dal 1° gennaio 2020 alla gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS. Con il **decreto-legge n. 34 del 2020 a decorrere dal 1° luglio 2021, le maggiori somme** derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco previsto **dall'articolo 6-quater, comma 2, del decreto-legge n. 7/2005 sono riversate, nella misura del 50 per cento, alla gestione degli interventi assistenziali** e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS (prevista dal citato articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88), **e nella restante misura del 50 per cento** sono destinate ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

L'incremento **di ulteriori 50 centesimi di euro** a passeggero imbarcato disposto dall'articolo 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 è destinato al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti.

L'ultimo incremento di due euro, disposto dall'articolo 4, comma 75, della legge n. 92 del 2012 è versato all'INPS.

L'INPS è quindi destinatario del 77 per cento delle addizionali comunali pari a 5 euro (3,5 euro alla Gestione GIAS e 1,5 euro al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale) a passeggero.

Il **comma 4** stabilisce che alle finalità di cui al sopra citato articolo 2, comma 11, lettere *a*) e *b*), della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (ovvero al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti), **per gli anni 2025, 2026 e 2027, è destinato l'importo complessivo di 1.100.000 euro annui.**

La relazione tecnica osserva che per gli anni 2025, 2026 e 2027, la Regione Abruzzo versa con oneri a carico della finanza regionale entro il 30 aprile di ciascun anno la somma di 4.763.000 euro all'entrata del bilancio dello Stato, di cui l'importo di euro 3.663.000 annui è trasferito all'Istituto Nazionale della Previdenza sociale (INPS), per essere destinato alle gestioni interessate. L'INPS è infatti destinatario del 77 per cento delle addizionali comunali oggetto di disapplicazione, pari a 5 euro (3,5 euro alla Gestione GIAS e 1,5 euro al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale) a passeggero della quota (che complessivamente è di 6,5 euro – come si evince dallo schema riportato di seguito), ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 2, comma 5-bis, del DL 134/2008, convertito con legge 166/2008, nonché dall'articolo 4, comma 75, della legge 92/2012. Invece, l'importo residuo di 1.100.000 euro annui (pari al 23 per cento) è destinato alle finalità di cui all'articolo 2, comma 11, lettere *a*), al netto della quota a favore dei comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti della Regione, al cui ristoro provvede la medesima regione, e *b*) (ossia il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie), della legge 21 dicembre 2003, n. 350, oltre che alle finalità di cui all'articolo 1 comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (riduzione del costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti).

Il **comma 5** specifica che per effetto di quanto previsto dal presente articolo, **qualora la regione Abruzzo non disponga i versamenti entro i termini previsti**, si applica quanto previsto dall'articolo 1, comma 527, ultimo periodo, della legge 30 dicembre 2023, n. 213 che prevede che qualora un versamento non sia effettuato entro il termine previsto, il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato provvede al recupero mediante corrispondente riduzione delle risorse a qualsiasi titolo spettanti a ciascuna regione.

In merito, la relazione tecnica rileva che l'effetto complessivo delle norme è quindi quello di spostare l'onere dell'addizionale d'imbarco dai passeggeri alla regione che provvederà a versarla allo Stato. Conseguentemente, per dare

copertura certa all'onere finanziario previsto dalla disposizione, si prevede espressamente che si possa procedere in ultima istanza anche al recupero a valere su risorse statali a qualsiasi titolo spettanti alla regione.

Articolo 104, comma 20
(Riduzione stanziamenti per ciclovie turistiche)

L'**articolo 104, comma 20**, riduce lo stanziamento previsto dalla legge n. 208 del 2015 per favorire la mobilità ciclistica.

L'**articolo 104, comma 20** prevede una riduzione di stanziamenti per un importo pari a circa 31,9 milioni di euro nel periodo 2029-2033.

Nello specifico **il comma 20** prevede la riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, relativa alla mobilità ciclistica, con particolare riguardo alla progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, in misura pari a 6.318.377 euro per l'anno 2029, 6.504.212 euro per l'anno 2030, 6.508.858 euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e 6.109.313 euro per l'anno 2033, per un totale complessivo di circa 31,9 milioni di euro.

Articolo 116 *(Contributo alla finanza pubblica da parte di enti pubblici non economici)*

L'**articolo 116** introduce, a decorrere dal 2025, l'obbligo per l'Automobile club d'Italia (ACI) di versare annualmente un contributo all'entrata del bilancio dello Stato, e dispone che tali entrate restano acquisite all'erario.

Secondo quanto riportato dal prospetto riepilogativo degli interventi finanziari, l'**articolo 116** prevede **entrate** di natura **extra tributaria** pari a **50 milioni di euro annui** a decorrere dal 2025.

L'**articolo 116** si compone di un comma e prevede che, ai fini del concorso al raggiungimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, l'**Automobile club d'Italia (ACI)** provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato la somma di **50 milioni di euro annui** a decorrere dall'anno 2025. Specifica inoltre, all'ultimo periodo, che tali risorse restano acquisite dall'erario.

Si ricorda che l'Automobile Club d'Italia - ACI - è un **Ente pubblico non economico** a base associativa. In particolare, è la **Federazione nazionale che associa gli Automobile Club provinciali e locali** – anch'essi enti Pubblici autonomi a base associativa – che operano sul territorio nazionale. Sia l'ACI che gli AC sono ricompresi tra gli enti preposti a servizi di pubblico interesse, ai sensi della Legge n. 70 del 1975.

Inoltre, è la Federazione nazionale per lo sport automobilistico, riconosciuta dalla *Federation International de l'Automobile* (FIA) e dal CONI.

L'ACI, inoltre, svolge attraverso i suoi [Uffici Territoriali](#) attività d'interesse pubblico su delega dello Stato, delle Regioni e delle Province (ora Città metropolitane):

- ha la gestione del [Pubblico registro automobilistico](#) (Pra), nel quale sono riportate le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni relative agli autoveicoli, ai motoveicoli e ai rimorchi, in quanto "beni mobili registrati", secondo le norme previste dal Codice Civile;
- cura la riscossione dell'[imposta provinciale di trascrizione](#) e fornisce alle Regioni e alle Province autonome convenzionate, titolari del tributo, diversi servizi relativi alle [tasse automobilistiche](#).

Articolo 134
(Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti e disposizioni relative)

L'**articolo 134** autorizza l'impegno e il pagamento delle spese dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'anno finanziario 2025 e reca altresì 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 uscenti.

Nella scheda si dà, inoltre, conto della parte di **manovra** effettuata **sul Ministero** mediante **interventi di II Sezione**, attraverso operazioni di **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione delle leggi di spesa** vigenti, le quali, non necessitando di modifiche normative, hanno potuto essere effettuate direttamente sul Ministero in Sezione II (*vedi tabella in calce alla Scheda*).

La **manovra** effettuata **sullo stato di previsione del Ministero**, mediante interventi di **II Sezione** di rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione delle leggi di spesa vigenti, determina un **impatto finanziario** in termini di **minori spese** per 1.026,8 milioni di euro nel 2025, 212,1 milioni nel 2026 e di 404,5 milioni per il 2027.

Il **comma 1 dell'art. 134** autorizza l'impegno e il pagamento delle **spese del Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'anno finanziario 2025**, in conformità all'annesso stato di previsione (**Tabella n. 10**).

Le **spese finali**, in termini di **competenza**, sono pari a circa **17.458,5 milioni di euro nel 2025**, a 17.741,1 milioni di euro per il 2026 e 19.312,8 milioni di euro per il 2027, come si evince dalla tabella che segue.

Spese del Ministero delle infrastrutture e trasporti per gli anni 2025-2027

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	2024		PREVISIONI 2025-2027			
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BILANCIO INTEGRATO 2025	DIFF. BIL 2025/ BIL 2024	BILANCIO INTEGRATO 2026	BILANCIO INTEGRATO 2027
SPESE FINALI	20.726,7	20.918,7	17.458,5	-3.460,2	17.741,1	19.312,8
% sulle spese finali STATO	2,4%	2,3%	1,9%		2,0%	2,2%

Per una analisi delle spese del Ministero si rinvia alla relativa scheda contenuta nel dossier sulla Sezione II.

I **commi successivi** prevedono:

- il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** da mantenere in servizio come forza media nel 2025 (245 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma, 35 ufficiali piloti di complemento e 6 ufficiali delle forze di completamento) (**comma 2**);
- il numero massimo degli **allievi** del Corpo delle capitanerie di porto da mantenere alla frequenza dei **corsi presso l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali della Marina militare**, per l'anno 2025 (pari a 136 unità) (**comma 3**);
- il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT che indica le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2025, con decreti del Ragioniere generale dello Stato, i **prelevamenti dal fondo a disposizione** iscritto nel programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», nell'ambito della missione «Ordine pubblico e sicurezza» (**comma 4**);
- la possibilità di versare in conto corrente postale o bancario intestato all'ente, distaccamento o reparto, da parte dei funzionari delegati, i fondi di qualsiasi provenienza, ai sensi del regolamento per i servizi di cassa e contabilità delle Capitanerie di porto – Guardia costiera (**comma 5**);
- l'applicazione delle **disposizioni** legislative e regolamentari in vigore presso il **Ministero della difesa**, in quanto compatibili, alla gestione dei **fondi**, delle **infrastrutture** e dei **mezzi di pertinenza delle Capitanerie di porto** (**comma 6**);
- l'**autorizzazione** al Ragioniere Generale dello Stato a **riassegnare**, allo **stato di previsione del MIT** per il 2025, 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**).

Di seguito, si riportano le principali **leggi di spesa** interessate dalle operazioni di rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione effettuate in Sezione II, che costituiscono parte integrante della **manovra di finanza pubblica**, che ha determinato nel complesso **minori spese** per 1.026,8 milioni di euro nel 2025, 212,1 milioni nel 2026 e di 404,5 milioni per il 2027.

Manovra Sezione II - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2025	2026	2027	2028 ss
RIFINANZIAMENTI					
DL n. 32/2019 art. 4/ter c. 13 "Messa in sicurezza dell'Acquifero del Gran Sasso e del sistema di captazione delle acque potabili." - (Cap-pg: 7012/1) - (Scad. Variazione 2029)	LV	-	-	-	-
	Rif.	-	-	20,0	65,0
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 647 "Contributi per nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e/o partenza da porti" (*) - (Cap-pg: 1245/1) - (Variazione Permanente) "Marebonus"	LV	19,4	19,4	-	-
	Rif.	12,0	12,0	12,0	12,0
LS n. 208/ 2015 art. 1 c. 648 "Contributi servizi di trasporto ferroviario intermodale in connessione con nodi logistici e portuali" (*) - (Cap-pg: 1246/1) - (Variazione Permanente) "Ferrobonus"	LV	19,9	19,9	-	-
	Rif.	10,0	10,0	10,0	10,0
DEFINANZIAMENTI					
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/sexies "Fondo investimenti complementari PNRR- MIMS- Strade sicure - monitoraggio per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale" - (Cap-pg: 7405/1) - (Scad. Variazione 2028)	LV	50,0	75,0	50,0	50,0
	Def.	-	-	-25,0	-25,0
DL n. 98 del 2011 art. 32 c. 6 "Fondo per la ripartizione delle quote annuali di limiti di impegno e di contributi pluriennali revocati" - (Cap-pg: 7685/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	24,3	-	-	-
	Def.	-24,3	-	-	-
DL n. 101 del 2019 art. 10/bis c. 1 "Spese per l'intervento in variante e in ammodernamento - progetto stradale denominato "mare-monti" - (Cap-pg: 7399/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	5,0	-	-	-
	Def.	-5,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. A/decies "Trasporti e viabilità" - (Cap-pg: 7002/53) - (Scad. Variazione 2025)	LV	20,0	10,6	-	-
	Def.	-13,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 19 "Ryder Cup 2022" - (Cap-pg: 7699/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	11,2	-	-	-
	Def.	-11,2	-	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. A/decies "Trasporti e viabilità" - (Cap-pg: 7002/45 - 7701/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	76,9	130,1	209,9	1.035,2
	Def.	-39,0	-	-	-
LB n. 205/2017 art. 1 c. 1072 p. B/decies "Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - (Cap-pg: 7582/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	24,4	10,0	15,0	25,0
	Def.	-14,4	-	-	-
LB n. 232 del 2016 art. 1 c. 140 p. A/primum " Fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140 della legge n.232 del 2016" - (Cap-pg: 7002/32) - (Scad. Variazione 2025)	LV	74,0	57,0	25,8	-
	Def.	-74,0	-	-	-
LB n. 234 del 2021 art. 1 c. 397 "Contratto di programma ANAS 2021- 2025" - (Cap-pg: 7002/55) - (Scad. Variazione 2025)	LV	450,0	545,0	1.050,0	6.725,4
	Def.	-183,0	-	-	-
LB n. 234 del 2021 art. 1 c. 403 "Contributo per la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana" - (Cap-pg: 7359/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	50,0	50,0	70,0	-
	Def.	-10,0	-	-	-
LF n. 350 del 2003 art. 4 c. 176 p. 9/bis "Fondo opere strategiche" - (Cap-pg: 7065/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,0	-	-	4,0
	Def.	-2,0	-	-	-
DL n. 13 del 2023 art. 31/ter c. 1 "Risorse in favore della regione Molise per adeguamento sismico diga di Ripaspaccata" - (Cap-pg: 7281/7) - (Scad. Variazione 2026)	LV	7,0	7,1	-	-
	Def.	-	-7,1	-	-
DL n. 79 del 2004 art. 2 c. 2 p. 1 "Disposizioni urgenti sicurezza	LV	0,8	-	-	-

Manovra Sezione II - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2025	2026	2027	2028 ss
di grandi dighe " - (Cap-pg: 7280/3) - (Scad. Variazione 2025)	Def.	-0,8	-	-	-
DL n. 133 del 2014 art. 3 c. 2 p. C/sexies decies "Completamento sistema idrico integrato della regione Abruzzo " - (Cap-pg: 7253/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	1,5	-	-	-
	Def.	-1,5	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 95 p. C/decies "Infrastrutture relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7281/4) - (Scad. Variazione 2025)	LV	9,1	8,6	9,4	63,1
	Def.	-0,1	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 155 p. 1 " Piano idrico nazionale " - (Cap-pg: 7281/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	123,4	60,0	60,0	60,0
	Def.	-53,4	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 155 p. 2 " Piano idrico nazionale " - (Cap-pg: 7281/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	133,5	40,0	40,0	40,0
	Def.	-62,7	-	-	-
LB n. 197 del 2022 art. 1 c. 519 "Sicurezza ed ammodernamento sistema idrico del Peschiera " - (Cap-pg: 7281/6) - (Scad. Variazione 2027)	LV	100,0	120,0	130,0	300,0
	Def.	-	-20,0	-30,0	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 523 "Piano straordinario urgente propedeutico al Piano Invasi " - (Cap-pg: 7281/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	105,1	80,0	380,0	150,0
	Def.	-25,1	-	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. C/decies " Infrastrutture relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7281/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	51,5	10,0	15,0	22,2
	Def.	-1,5	-	-	-
DL n. 133 del 2014 art. 3 c. 3 p. B/bis "Somme da assegnare ai provveditorati interregionali alle opere pubbliche per l'attuazione di interventi urgenti in materia di dissesto idrogeologico " - (Cap-pg: 7219/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	3,1	-	-	-
	Def.	-3,1	-	-	-
DL n. 133 del 2014 art. 3 c. 12 " Infrastrutture carcerarie " - (Cap-pg: 7471/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	16,8	10,0	10,0	51,0
	Def.	-6,8	-	-	-
DLG n. 50/2016 art. 202 "Progettazione infrastrutture sviluppo Paese " (Cap-pg: 7008/4-7008/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	23,0	-	-	-
	Def.	-23,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. F/decies " Edilizia pubblica compresa quella scolastica e sanitaria" - (Cap-pg: 7340/4) - (Scad. Variazione 2026)	LV	42,0	19,9	-	-
	Def.	-2,0	-4,9	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. C/decies "Infrastrutture anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7008/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,8	-	-	-
	Def.	-0,8	-	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1079 " Fondo progettazione Enti Locali " - (Cap-pg: 7009/1) - (Scad. Variazione 2027)	LV	0,1	0,0	13,5	90,0
	Def.	-	-	-13,5	-
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 338 "Interventi di conservazione, manutenzione, restauro e valorizzazione dei beni culturali " - (Cap-pg: 7554/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	16,4	6,0	6,0	54,0
	Def.	-10,4	-	-	-
L n. 144 del 1999 art. 32 c. 1 " Sicurezza stradale " - (Cap-pg: 7333/4) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,5	2,5	2,5	38,5
	Def.	-0,1	-	-	-
DL n. 34 del 2020 art. 209 c. 1 p. 1 "Fondo per assicurare la continuità dei servizi erogati dagli uffici della motorizzazione civile del dipartimento per trasporti, navigazione, affari generali e personale " - (Cap-pg: 7101/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,7	-	-	-
	Def.	-0,7	-	-	-
DL n. 121 del 2021 art. 1 c. 6/quarter " Fondo per la	LV	2,0	-	-	-

Manovra Sezione II - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2025	2026	2027	2028 ss
trasformazione digitale dei servizi della motorizzazione e per la Cybersicurezza " - (Cap-pg: 7129/1) - (Scad. Variazione 2025)	Def.	-2,0	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 1031 p. B/bis "Erogazione contributi per l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica " - (Cap-pg: 7118/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	6,9	6,9	-	-
	Def.	-6,9	-6,9	-	-
DL n. 133 del 2014 art. 3 c. 2 p. C/quarter decies " Aeroporto di Firenze " - (Cap-pg: 7742/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	46,8	-	-	-
	Def.	-46,8	-	-	-
DL n. 124 del 2019 art. 53 c. 1 " Rinnovo parco veicolare " - (Cap-pg: 7309/4) - (Scad. Variazione 2025)	LV	20,0	-	10,0	-
	Def.	-20,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. O/decies " Incentivi imprese private " - (Cap-pg: 7309/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	14,3	2,4	-	-
	Def.	-7,9	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 17 p. A "Realizzazione sistema automatico per la detenzione dei flussi di merce in entrata nei centri storici - Rete immateriale degli interporti" - (Cap-pg: 7305/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,0	-	-	-
	Def.	-2,0	-	-	-
DL n. 16 del 2020 art. 3 c. 12/bis "Interventi nelle regioni Lombardia e Veneto e nelle province autonome di Trento e di Bolzano per le Olimpiadi invernali 2026 " - (Cap-pg: 7561/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	73,9	28,0	-	-
	Def.	-28,9	-25,0	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/quarter "Fondo investimenti complementari PNRR- MIMS - rinnovo materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci " - (Cap-pg: 7506/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	45,0	-	-	-
	Def.	-45,0	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. B "Fondo investimenti complementari PNRR- MIMS- Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi- rinnovo o acquisto, da parte di RFI spa, di unità navali per traghettamento Stretto di Messina " - (Cap-pg: 7505/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	10,0	40,0	-	-
	Def.	-10,0	-40,0	-	-
DL n. 68 del 2022 art. 10 c. 5/septies "Somme a favore della Rete Ferroviaria Italiana . Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova " - (Cap-pg: 7518/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	43,0	30,0	30,0	60,0
	Def.	-13,0	-	-	-
DL n. 121 del 2021 art. 3 c. 1 "Fondo per implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)" - (Cap-pg: 7142/1) - (Scad. Variazione 2027)	LV	40,5	26,7	87,0	-
	Def.	-	-	-60,0	-
LB n. 205/2017 art. 1 c. 1072 p. B/decies " Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - (Cap-pg: 7302/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	15,0	-	-	-
	Def.	-15,0	-	-	-
LB n. 232 del 2016 art. 1 c. 140 p. A/primum "Ripartizione del fondo investimenti articolo 1, comma 140 della legge n.232 del 2016" - (Cap-pg: 7556/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	5,0	5,7	-	-
	Def.	-5,0	-5,7	-	-
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 654 p. 2 "Spese per Autostrada ferroviaria alpina. Valico Frejus " - (Cap-pg: 7290/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	7,1	2,5	2,5	-
	Def.	-4,6	-	-	-
LS n. 228 del 2012 art. 1 c. 208 "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione " - (Cap-pg: 7532/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	373,6	509,6	443,5	1.111,1
	Def.	-11,4	-	-	-
L n. 808 del 1985 "Competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico " (Cap-pg: 7273/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,5	-	-	-
	Def.	-0,5	-	-	-

Manovra Sezione II - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2025	2026	2027	2028 ss
DL n. 59/2021 art. 1 c. 2 p. C/novies "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS-ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale "(Cap-pg: 7258/8) - (Scad. Variazione 2028)	LV	42,8	13,4	5,0	5,0
	Def.	-0,7	-	-5,0	-5,0
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/undecies "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- elettrificazione delle banchine (cold ironing)" - (Cap-pg: 7258/10) - (Scad. Variazione 2028)	LV	80,0	10,0	90,0	80,0
	Def.	-1,0	-	-50,0	-80,0
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. A "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - Navi " - (Cap-pg: 7605/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	15,2	-	-	-
	Def.	-15,2	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. C "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi - Impianti di liquefazione di gas naturale per la decarbonizzazione dei trasporti marittimi " - (Cap-pg: 7603/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,8	-	-	-
	Def.	-0,8	-	-	-
DL n. 68 del 2022 art. 4 c. 2 "Spesa a favore dell'Autorità di sistema portuale del mare adriatico orientale. Adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste " - (Cap-pg: 7258/11) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,1	-	-	-
	Def.	-0,1	-	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 153 "Opere di accesso agli impianti portuali " - (Cap-pg: 7275/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	60,0	69,5	-	-
	Def.	-60,0	-69,5	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 236 " Competitività dei porti ed efficienza del trasferimento ferroviario all'interno dei sistemi portuali" - (Cap-pg: 7600/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	14,5	-	15,0	-
	Def.	-14,5	-	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 357 "Contributi per progetti innovativi di prodotti e processi in ambito navale " - (Cap-pg: 7604/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	5,8	4,5	4,5	31,5
	Def.	-1,3	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/primum "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Bus " - (Cap-pg: 7248/12) - (Scad. Variazione 2025)	LV	133,9	124,2	-	-
	Def.	-0,9	-	-	-
DL n. 121 del 2021 art. 4 c. 3/ter "Contribuzione per acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa, da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale " (Cap-pg: 7248/13) (Scad. Variazione 2025)	LV	28,0	23,0	-	-
	Def.	-5,0	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 931 " Metropolitana Roma " - (Cap-pg: 7416/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	25,0	49,5	9,0	-
	Def.	-25,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. B/decies " Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - (Cap-pg: 7580/7) - (Scad. Variazione 2025)	LV	8,0	-	-	-
	Def.	-8,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 18 "Completamento del polo metropolitano M1-M5 di Cinisello-Monza Bettola " - (Cap-pg: 7418/5) - (Scad. Variazione 2027)	LV	3,0	3,0	4,0	1,0
	Def.	-2,0	-2,0	-3,0	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 47 "Fondo per realizzazione di nuove piste ciclabili urbane " (Cap-pg: 7580/6) (Scad. Variazione 2026)	LV	20,0	27,0	-	-
	Def.	-20,0	-27,0	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. B/decies " Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - (Cap-pg: 7248/5-7248/6) (Scad. Variazione 2025)	LV	81,9	20,0	20,0	56,0
	Def.	-32,9	-	-	-
LB n. 232/2016 art. 1 c. 140 p. A/primum "Ripartizione Fondo "	LV	28,4	10,0	10,0	30,0

Manovra Sezione II - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2025	2026	2027	2028 ss
investimenti articolo 1, comma 140 della legge n.232 del 2016" - (Cap-pg: 7248/3) - (Scad. Variazione 2025)	Def.	-18,4	-	-	-
LF n. 266 del 2005 art. 1 c. 92 " Interventi infrastrutturali " - (Cap-pg: 7415/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,7	-	-	-
	Def.	-0,7	-	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 888 " Mobilità fiere " - (Cap-pg: 7415/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,7	-	-	-
	Def.	-2,7	-	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 1016 " Trasporto rapido di massa " - (Cap-pg: 7400/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	222,0	245,7	323,7	1.095,4
	Def.	-0,1	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 95 p. H/decies " Digitalizzazione delle amministrazioni statali " - (Cap-pg: 7835/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,6	0,4	0,4	2,7
	Def.	-0,2	-	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. F/decies " Edilizia pubblica, compresa quella scolastica e sanitaria " - (Cap-pg: 7861/2) - (Scad. Variazione 2026)	LV	1,0	1,0	-	-
	Def.	-1,0	-1,0	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 1039 "Potenziamento componenti aereonavali Capitanerie di porto " - (Cap-pg: 7842/1) - (Scad. Variazione 2034)	LV	63,4	51,7	52,6	366,9
	Def.	-	-	-	-3,4
RIPROGRAMMAZIONI					
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/quinquies "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- Strade sicure - (A24-A25)" - (Cap-pg: 7701/4) - (Scad. Variazione 2032)	LV	103,0	50,0	220,0	120,0
	Ripr.	-51,5	-25,0	-110,0	186,5
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/septies "Fondo investimenti complementari PNRR-MIMS- sviluppo accessibilità marittima e resilienza infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici " - (Cap-pg: 7258/6) - (Scad. Variazione 2031)	LV	100,0	100,0	210,0	170,0
	Ripr.	-	-	-150,0	150,0

LA SECONDA SEZIONE

Ministero delle infrastrutture e trasporti
(Tabella n. 10)

1. Le spese finali del Ministero per gli anni 2025-2027

Il disegno di legge di bilancio 2025-2027 autorizza, per lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, spese finali, in termini di **competenza**, pari a circa **17.458,5 milioni di euro nel 2025**, a 17.741,1 milioni di euro per il 2026 e 19.312,8 milioni di euro per il 2027, come si evince dalla tabella che segue.

Spese del Ministero delle infrastrutture e trasporti per gli anni 2025-2027*(dati di competenza, valori in milioni di euro)*

	2024		PREVISIONI 2025-2027			
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BILANCIO INTEGRATO 2025	DIFF. BIL 2025/ BIL 2024	BILANCIO INTEGRATO 2026	BILANCIO INTEGRATO 2027
Spese correnti	7.958,3	8.023,2	7.781,7		7.689,7	7.652,7
Spese in c/capitale	12.768,3	12.895,5	9.676,8		10.051,3	11.660,1
SPESE FINALI	20.726,7	20.918,7	17.458,5	-3.460,2	17.741,1	19.312,8
<i>% sulle spese finali STATO</i>	<i>2,4%</i>	<i>2,3%</i>	<i>1,9%</i>		<i>2,0%</i>	<i>2,2%</i>

Rispetto alla legge di bilancio 2024, il disegno di legge di bilancio 2025-2027 espone dunque per il Ministero **delle infrastrutture e trasporti** un **decremento nel 2025** in termini assoluti di 3,46 miliardi di euro (pari a una riduzione del **16,5%**).

Tale decremento è determinato principalmente da un **decremento di circa 3,2 miliardi nelle spese in conto capitale** che però si riduce negli esercizi 2026 e 2027. Le spese correnti invece si mantengono, negli esercizi 2025 e 2026, sui livelli del 2024 (le variazioni che si registrano sono infatti inferiori al 5%).

Gli stanziamenti di spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno 2025, in misura pari all'**1,9%** della spesa finale **del bilancio statale**. Tale percentuale era il 2,4% nell'esercizio precedente.

2. L'impatto della manovra sulle spese finali per l'anno 2025

Per l'anno **2025**, lo stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti** (Tabella 10) espone, a **legislazione vigente (BLV)**, una dotazione complessiva di competenza di spese finali pari a **18.707,9** milioni di euro.

Rispetto alla legislazione vigente, la **manovra finanziaria** per il 2025 - attuata con le **Sezioni I e II** del disegno di legge di bilancio - determina complessivamente un **decremento delle spese finali di 1.249,4 milioni di euro**, come evidenziato nella tabella che segue:

Impatto della manovra sulle spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti - anno 2025

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	2024		2025				
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BLV	MODIFICHE SEZ. II	DDL BILANCIO SEZ II	EFFETTI SEZ. I	DDL BILANCIO INTEGRATO SEZ I+SEZ II
Spese correnti	7.958,3	8.023,2	7.680,3	+22	7.702,3	+79,3	7.781,7
Spese in c/capitale	12.768,3	12.895,5	11.027,6	-1.048,8	9.978,8	-302	9.676,8
SPESE FINALI	20.726,7	20.918,7	18.707,9	-1.026,8	17.681,1	-222,6	17.458,5

Il **DDL di bilancio 2025 come integrato** degli effetti della manovra, propone, dunque, **spese finali** di competenza per il Ministero pari a **17.458,5 milioni** per il 2025.

In tale stanziamento di competenza risultano maggioritarie le spese di parte capitale, che rappresentano il 55% circa del totale delle spese finali.

Gli **effetti finanziari complessivi ascrivibili alla manovra di Sezione II** determinano una **riduzione della spesa pari a circa 1.249,4 milioni di euro**, che è l'effetto combinato di aumenti dal lato della spesa corrente (+101,3 milioni) e riduzioni dal lato della spesa in conto capitale (-1.350,8 milioni).

Le **misure legislative** introdotte dall'articolato della **Sezione I** determinano invece, nel complesso un **effetto negativo di circa 222,7 milioni** di euro: si ha un aumento di parte corrente (+79,3 milioni) e una riduzione in conto capitale (-302 milioni).

3. Analisi delle previsioni di spesa per Missioni e Programmi per l'anno 2025

La tabella seguente espone le **previsioni del ddl di bilancio integrato** per il **2025** per ciascuna **Missione e Programma** di spesa del **Ministero**, a raffronto con i dati dell'esercizio **precedente**.

La tabella evidenzia altresì le **modifiche** che il ddl di bilancio apporta alla **legislazione vigente** con interventi di manovra sia di **Sezione I che di Sezione II**, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa relative a ciascuna missione/programma**.

Riguardo alle modifiche apportate dalla Sezione II, si ricorda che gli interventi di **rimodulazione** nonché di **rifinanziamento/definanziamento o riprogrammazione** delle leggi di spesa (operati ai sensi dell'**art. 23, comma 3, lett. a) e lett. b)** della legge di contabilità) sono riportati negli **appositi allegati** allo stato di previsione in esame.

(Dati di competenza, valori in milioni di euro)

Ministero delle infrastrutture e trasporti									
	Missione/Programma	2024		2025					
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a) e 30 co.2, lett. a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
1	Infrastrutture pubbliche e logistica (14)	7.267,2	7.362,0	6.155,1	-	-618,6	5.536,5	-193,1	5.343,4
1.1	Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali (14.11)	4.983,0	5.070,2	4.793,3	-	-427,4	4.365,9	-67,4	4.298,5
1.2	Sistemi idrici e idraulici (14.5)	339,4	340,1	550,7	-	-145,1	405,6	-0,7	404,9
1.3	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni (14.9)	10,8	11,3	9,5	-	-	9,5	-0,1	9,4
1.4	Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)	1.934,1	1.940,4	801,6	-	-46,1	755,5	-125,0	630,5
2	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	11.870,1	11.921	10.860,3	-	-407,0	10.453,3	-0,06	10.453,3
2.1	Sviluppo e sicurezza mobilità stradale (13.1)	330,3	350,6	318,9	-	-9,7	309,2	-11,5	297,7
2.2	Sviluppo e sicurezza trasporto aereo (13.4)	63,2	66,3	111,6	-	-46,8	64,7	-1,1	63,7
2.3	Autotrasporto ed intermodalità (13.2)	293,7	295,3	357,3	-	-7,9	349,4	-16,4	332,9
2.4	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	1.352,7	1.351,0	1.335,3	-	-132,9	1.202,4	-17,8	1.184,6
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	1.453,2	1.474,4	926,6	-	-94,1	832,6	-46,5	786,1
2.6	Sviluppo e sicurezza mobilità locale (13.6)	8.376,8	8.383,2	7.810,5	-	-115,6	7.694,9	93,3	7.788,3
3	Casa e assetto urbanistico (19)	510,8	522,8	534,6	-	-	534,6	-0,08	534,5
3.1	Politiche abitative, urbane e territoriali (19.2)	510,8	522,8	534,6	-	-	534,6	-0,08	534,5
4	Ordine pubblico e sicurezza (7)	914,6	953,5	969,5	-	-1,2	968,3	-17,9	950,3

Ministero delle infrastrutture e trasporti									
	Missione/Programma	2024		2025					
		LEGGE DI	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II	DDL	EFFETTI	DLB	
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	914,6	953,5	969,5	-	-1,2	968,3	-17,9	950,3
5	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32)	163,9	159,2	188,3	-	-	188,3	-11,4	176,9
5.1	Indirizzo politico (32.2)	52,1	48,2	65,9	-	-	65,9	-8,8	57,1
5.2	Servizi e affari generali (32.3)	111,8	110,9	122,3	-	-	122,3	-2,5	119,8
	SPESE MINISTERO	20.726,7	20.918,7	18.707,9	-	-1.026,8	17.681,1	-222,6	17.458,5

- tra parentesi la numerazione generale della Missione/programma.

La spesa complessiva del Ministero **delle infrastrutture e trasporti** è allocata su **5 missioni e 14 programmi**. La gran parte della spesa è allocata su due missioni, la **n. 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”** e la **n. 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”**, che rappresentano quasi il 90% delle spese del Ministero.

Si ricorda che una parte della missione 13 afferisce al Ministero dell’Economia e Finanze (alla cui scheda illustrativa si rinvia), che contiene il Programma 13.8, relativo principalmente ai finanziamenti a RFI S.p.a. tramite i contratti di programma per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie.

Di seguito si illustrano, nel dettaglio, le variazioni che si registrano nelle missioni di maggior peso del **Ministero delle infrastrutture e trasporti, di interesse della IX Commissione**.

La missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”

La **missione 13**, articolata in 6 programmi di spesa per la parte relativa al Ministero delle infrastrutture e trasporti, presenta uno stanziamento complessivo **a legislazione vigente** per il **2025** di circa **10.860,3 milioni di euro**, in diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2024 che recava uno stanziamento di 11.870,1 milioni circa.

Lo stanziamento **2025** vede un saldo, in leggerissima diminuzione, pari a **10.453,3 milioni €**, ma al suo interno si registrano alcune **variazioni legislative** introdotte dalla **Sezione I**, la più rilevante delle quali è una variazione di **+93,3 milioni €** sul **programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza mobilità locale”** risultante da:

- l’**incremento Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale** di **120 milioni €** per il **2025** (cap. 1315) operata dall’**art. 97** del ddl di bilancio;

- l'incremento di **1 milione di €** del Fondo TPL (Cap. 1315) a partire dal 2025, operata **all'art. 37, co. 5** del ddl di bilancio, relativo al finanziamento delle misure per i cani di assistenza.

Le altre variazioni, in **diminuzione**, sono relative alla *spending review dei ministeri per il 2025*, ai sensi dell'**art. 119 del disegno di legge**, e sono le seguenti:

- una **riduzione di 46,5 milioni €** complessivi sul **programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"**, principalmente sui capitoli relativi alle **infrastrutture portuali** per **-34 milioni €** circa, di cui 22,5 milioni sul Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti- IVA porti (cap. 7264), 6 milioni € sul cap. 7261 relativo alla manutenzione straordinaria delle opere nei porti di seconda categoria, seconda classe e circa 4,8 milioni € sul Fondo perequativo per le Autorità portuali (cap. 7631); la seconda variazione, pari a **-8,7 mln €** di spesa corrente, si registra sul cap. 1960 relativo alle sovvenzioni per la ristrutturazione dei servizi alle società assuntrici di servizi marittimi; infine una riduzione di **3 milioni €** riguarda la **navigazione nelle acque interne**;
- una **riduzione** della spesa di **17,8 milioni €** circa sul **programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"**, di cui : **-10 milioni €** sul cap. 7532 relativo alle somme per la realizzazione della nuova **linea ferroviaria Torino-Lione**; **-2,5 milioni** sul cap. 7290 relativo al servizio intermodale per **l'autostrada ferroviaria alpina** attraverso il valico del Frejus e **-4,5 milioni €** sul cap. 7142 relativo all'implementazione del **sistema ERMTS**;
- una **diminuzione** di complessivi **16,4 milioni €** sul programma **13.2 "Autotrasporto ed intermodalità"**, principalmente sul **Fondo per l'autotrasporto** (cap. 1337) che vede una riduzione di **12 milioni €**, nonché sui capitoli relativi al *marebonus* (cap. 1245) e al *ferrobonus* (cap. 1246) ai quali si ha una riduzione di **1 milione €** ciascuno (per tali contributi è peraltro previsto un rifinanziamento in Sezione II, vedi *sub*) e per gli interventi per l'utilizzo di modalità alternative a quella stradale (-1,6 milioni sul cap. 7309);
- una riduzione della spesa di **11,5 milioni €** sul **programma 13.1 "Sviluppo e sicurezza mobilità stradale"**, tra cui **-6,8 milioni €** di spesa relativa ai **servizi di motorizzazione** e **-4,6 milioni €** relativi agli **interventi per la sicurezza stradale**, in particolare per **-3,9 milioni €** sul cap. 7333 relativo all'**educazione stradale** e all'**attuazione del piano per la sicurezza stradale**;

- sul programma 13.6 “*Sviluppo e sicurezza mobilità locale*” si registra complessivamente una **riduzione** degli stanziamenti sui capitoli relativi alla **metropolitana di Roma**, per **-25 milioni €** nel 2025 e per **-50 milioni €** per ciascuno degli anni 2026 e 2027 sul cap. 7419, nonché per **-5,5 milioni** per il 2025 e **-1 milione** per il 2027 sul cap. 7416; una **riduzione di 1 milione di euro** per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027 si registra sul cap. 7422 relativo alla **metropolitana leggera di Brescia**.

Con la **Sezione II** vengono operati **rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni**, illustrati nella tabella di seguito riportata.

Per quanto riguarda i **rifinanziamenti** questi attengono al **Programma 13.2 “Autotrasporto e intermodalità”**: si tratta dei contributi c.d. *Marebonus*, che vengono rifinanziati per **12 milioni € annui** dal 2025 (Cap-pg: 1245/1) e dei contributi c.d. *Ferrobonus*, per **10 mln € annui** dal 2025 (cap. 1246/1).

Per il dettaglio dei **definanziamenti**, per complessivi **407 milioni €** e delle **riprogrammazioni** si rinvia alla **tabella**:

(in milioni di €)

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
MISSIONE 13		2025	2026	2027	2028 ss
RIFINANZIAMENTI					
Missione 13- Programma 13.2 “Autotrasporto e intermodalità”:					
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 647 "CONTRIBUTI PER L'ISTITUZIONE, L'AVVIO E LA REALIZZAZIONE DI NUOVI SERVIZI MARITTIMI PER IL TRASPORTO COMBINATO DELLE MERCI O IL MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI SU ROTTE ESISTENTI, IN ARRIVO E/O PARTENZA DA PORTI" (*) - (Cap-pg: 1245/1) - (Variazione Permanente) “ <i>MAREBONUS</i> ”	LV	19,4	19,4	-	-
	Rif.	12,0	12,0	12,0	12,0
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 648 "CONTRIBUTI PER SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE IN CONNESSIONE CON NODI LOGISTICI E PORTUALI" (*) - (Cap-pg: 1246/1) - (Variazione Permanente) “ <i>FERROBONUS</i> ”	LV	19,9	19,9	-	-
	Rif.	10,0	10,0	10,0	10,0
DEFINANZIAMENTI					
Missione 13- Programma 13.1 “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”:					
L n. 144 del 1999 art. 32 c. 1 “ SICUREZZA STRADALE ” - (Cap-pg: 7333/4) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,5	2,5	2,5	38,5
	Def.	-0,05	-	-	-
DL n. 34 del 2020 art. 209 c. 1 p. 1 “ ISTITUZIONE DI UN FONDO PER ASSICURARE LA CONTINUITÀ DEI SERVIZI EROGATI DAGLI UFFICI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE DEL DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE ” - (Cap-pg: 7101/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,7	-	-	-
	Def.	-0,7	-	-	-

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
MISSIONE 13		2025	2026	2027	2028 ss
DL n. 121 del 2021 art. 1 c. 6/quarter "FONDO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE DEI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE E PER LA CYBERSICUREZZA" - (Cap-pg: 7129/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,0	-	-	-
	Def.	-2,0	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 1031 p. B/bis "EROGAZIONE CONTRIBUTI PER L'INSTALLAZIONE DI SISTEMI DI RIQUALIFICAZIONE ELETTRICA " - (Cap-pg: 7118/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	6,9	6,9	-	-
	Def.	-6,9	-6,9	-	-
Missione 13- Programma 13.4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo":					
DL n. 133 del 2014 art. 3 c. 2 p. C/quarter decies "AEROPORTO DI FIRENZE" - (Cap-pg: 7742/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	46,8	-	-	-
	Def.	-46,8	-	-	-
Missione 13- Programma 13.2 "Autotrasporto e intermodalità":					
DL n. 124 del 2019 art. 53 c. 1 "RINNOVO PARCO VEICOLARE" - (Cap-pg: 7309/4) - (Scad. Variazione 2025)	LV	20,0	-	10,0	-
	Def.	-20,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. O/decies "INCENTIVI IMPRESE PRIVATE" - (Cap-pg: 7309/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	14,3	2,4	-	-
	Def.	-7,9	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 17 p. A "REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA AUTOMATICO PER LA DETENZIONE DEI FLUSSI DI MERCE IN ENTRATA NEI CENTRI STORICI- INCREMENTO AUTORIZZAZIONE DI SPESA PER IL COMPLETAMENTO E L'IMPLEMENTAZIONE DELLA RETE IMMATERIALE DEGLI INTERPORTI" - (Cap-pg: 7305/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,0	-	-	-
	Def.	-2,0	-	-	-
Missione 13- Programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario":					
DL n. 16 del 2020 art. 3 c. 12/bis "INTERVENTI NEI TERRITORI DELLE REGIONI LOMBARDIA E VENETO E DELLE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO PER LE OLIMPIADI INVERNALI 2026 " - (Cap-pg: 7561/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	73,9	28,0	-	-
	Def.	-28,9	-25,0	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/quarter "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS - RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI " - (Cap-pg: 7506/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	45,0	-	-	-
	Def.	-45,0	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. B "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI E NAVI VERDI - NAVI- RINNOVO O ACQUISTO, DA PARTE DI RFI SPA, DI UNITÀ NAVALI PER TRAGHETTAMENTO STRETTO DI MESSINA " - (Cap-pg: 7505/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	10,0	40,0	-	-
	Def.	-10,0	-40,0	-	-
DL n. 68 del 2022 art. 10 c. 5/septies "SOMME A FAVORE DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA PER GENOVA " - (Cap-pg: 7518/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	43,0	30,0	30,0	60,0
	Def.	-13,0	-	-	-
DL n. 121 del 2021 art. 3 c. 1 "ISTITUZIONE DEL FONDO	LV	40,5	26,7	87,0	-

PER FINANZIARE I COSTI DI IMPLEMENTAZIONE DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO EUROPEAN RAIL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM (ERTMS)" - (Cap-pg: 7142/1) - (Scad. Variazione 2027)	Def.	-	-	-60,0	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. B/decies "MOBILITA' SOSTENIBILE E SICUREZZA STRADALE" - (Cap-pg: 7302/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	15,0	-	-	-
	Def.	-15,0	-	-	-
LB n. 232 del 2016 art. 1 c. 140 p. A/primum "RIPARTIZIONE DEL FONDO INVESTIMENTI DI CUI ALL'ARTICOLO 1, COMMA 140 DELLA LEGGE N.232 DEL 2016" - (Cap-pg: 7556/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	5,0	5,7	-	-
	Def.	-5,0	-5,7	-	-
LS n. 208 del 2015 art. 1 c. 654 p. 2 "SPESE PER COMPENSAZIONE DEGLI ONERI DERIVANTI DALL'ESPLETAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI DI AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA EFFETTUATI ATTRAVERSO IL VALICO TRA ITALIA E FRANCIA, IN PARTICOLARE IL FREJUS" - (Cap-pg: 7290/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	7,1	2,5	2,5	-
	Def.	-4,6	-	-	-
LS n. 228 del 2012 art. 1 c. 208 "NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE" - (Cap-pg: 7532/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	373,6	509,6	443,5	1.111,1
	Def.	-11,4	-	-	-
Missione 13- Programma 13.9"“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne”:					
L n. 808 del 1985 "INTERVENTI PER LO SVILUPPO E L'ACCRESIMENTO DI COMPETITIVITA' DELLE INDUSTRIE OPERANTI NEL SETTORE AERONAUTICO." - (Cap-pg: 7273/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,5	-	-	-
	Def.	-0,5	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/novies "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO/STRADALE" - (Cap-pg: 7258/8) - (Scad. Variazione 2028)	LV	42,8	13,4	5,0	5,0
	Def.	-0,7	-	-5,0	-5,0
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/undecies "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- ELETTTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING) ATTRAVERSO SISTEMA ALIMENTATO, OVE L'ENERGIA NON PROVENGA DA RETE DI TRASMISSIONE NAZIONALE, DA FONTI GREEN RINNOVABILI O, SE NON DISPONIBILI, DA BIOGAS O, IN SUA MANCANZA, DA GAS NATURALE" - (Cap-pg: 7258/10) - (Scad. Variazione 2028)	LV	80,0	10,0	90,0	80,0
	Def.	-1,0	-	-50,0	-80,0
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. A "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI E NAVI VERDI - NAVI - RINNOVO E AMMODERNAMENTO DELLE NAVI ANCHE IN FASE DI COSTRUZIONE" - (Cap-pg: 7605/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	15,2	-	-	-
	Def.	-15,2	-	-	-
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2/ter p. C "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI E NAVI VERDI - NAVI - REALIZZAZIONE DI IMPIANTI DI LIQUEFAZIONE DI GAS NATURALE PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI MARITTIMI" - (Cap-pg: 7603/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,7	-	-	-
	Def.	-0,7	-	-	-

DL n. 68 del 2022 art. 4 c. 2 "SPESA A FAVORE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE PER L'ADEGUAMENTO FUNZIONALE E STRUTTURALE DELLE BANCHINE DEI PORTI DI MONFALCONE E DI TRIESTE " - (Cap-pg: 7258/11) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,06	-	-	-
	Def.	-0,06	-	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 153 " OPERE DI ACCESSO AGLI IMPIANTI PORTUALI " - (Cap-pg: 7275/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	60,0	69,5	-	-
	Def.	-60,0	-69,5	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 236 "COMPETITIVITA' DEI PORTI ED EFFICIENZA DEL TRASFERIMENTO FERROVIARIO ALL'INTERNO DEI SISTEMI PORTUALI " - (Cap-pg: 7600/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	14,5	-	15,0	-
	Def.	-14,5	-	-	-
LS n. 190 del 2014 art. 1 c. 357 "CONTRIBUTI PER PROGETTI INNOVATIVI DI PRODOTTI E PROCESSI IN AMBITO NAVALE " - (Cap-pg: 7604/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	5,8	4,5	4,5	31,5
	Def.	-1,3	-	-	-
Missione 13- Programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale":					
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/primum "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- RINNOVO DELLE FLOTTE DI BUS, TRENI E NAVI VERDI - BUS " - (Cap-pg: 7248/12) - (Scad. Variazione 2025)	LV	133,9	124,2	-	-
	Def.	-0,9	-	-	-
DL n. 121 del 2021 art. 4 c. 3/ter "CONTRIBUZIONE AL RINNOVO, PER L'ACQUISTO DI MEZZI SU GOMMA AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA , DA ADIBIRE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE " - (Cap-pg: 7248/13) - (Scad. Variazione 2025)	LV	28,0	23,0	-	-
	Def.	-5,0	-	-	-
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 931 " METROPOLITANA ROMA " - (Cap-pg: 7416/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	25,0	49,5	9,0	-
	Def.	-25,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. B/decies " MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICUREZZA STRADALE " - (Cap-pg: 7580/7) - (Scad. Variazione 2025)	LV	8,0	-	-	-
	Def.	-8,0	-	-	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 18 "COMPLETAMENTO DEL POLO METROPOLITANO M1-M5 DI CINISELLO-MONZA BETTOLA " - (Cap-pg: 7418/5) - (Scad. Variazione 2027)	LV	3,0	3,0	4,0	1,0
	Def.	-2,0	-2,0	-3,0	-
LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 47 "ISTITUZIONE FONDO PER INTERVENTI DI REALIZZAZIONE DI NUOVE PISTE CICLABILI URBANE " - (Cap-pg: 7580/6) - (Scad. Variazione 2026)	LV	20,0	27,0	-	-
	Def.	-20,0	-27,0	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. B/decies " MOBILITA' SOSTENIBILE E SICUREZZA STRADALE " - (Cap-pg: 7248/5 - 7248/6) - (Scad. Variazione 2025)	LV	81,9	20,0	20,0	56,0
	Def.	-32,9	-	-	-
LB n. 232 del 2016 art. 1 c. 140 p. A/primum "RIPARTIZIONE DEL FONDO INVESTIMENTI DI CUI ALL'ARTICOLO 1, COMMA 140 DELLA LEGGE N.232 DEL 2016" - (Cap-pg: 7248/3) - (Scad. Variazione 2025)	LV	28,4	10,0	10,0	30,0
	Def.	-18,4	-	-	-
LF n. 266 del 2005 art. 1 c. 92 " INTERVENTI INFRASTRUTTURALI " - (Cap-pg: 7415/1) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,7	-	-	-
	Def.	-0,7	-	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 888 " MOBILITA' FIERE " - (Cap-pg: 7415/2) - (Scad. Variazione 2025)	LV	2,7	-	-	-
	Def.	-2,7	-	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 1016 " TRASPORTO RAPIDO DI	LV	222,0	245,7	323,7	1.095,4

MASSA" - (Cap-pg: 7400/1) - (Scad. Variazione 2025)	Def.	-0,08	-	-	-
RIPROGRAMMAZIONI					
Missione 13- Programma 13.9“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acque interne”:					
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. C/septies "FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MIMS- SVILUPPO DELL'ACCESSIBILITÀ MARITTIMA E DELLA RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI" - (Cap-pg: 7258/6) - (Scad. Variazione 2031)	LV	100,0	100,0	210,0	170,0
	Ripr.	-	-	-150,0	150,0

Missione 7 “Ordine pubblico e sicurezza”

Per quanto riguarda la Missione 7 “**Ordine pubblico e sicurezza**”, questa reca a **BLV 2025**, uno stanziamento di competenza pari a **969,5 milioni** di euro.

Considerando gli **effetti della manovra** (Sezioni I e II), le **spese** della Missione ammontano a **950,3 milioni** per il **2025 nel bilancio integrato**, con un **decremento** di circa **19 milioni**, essenzialmente dovuto agli effetti della **Sezione I (-17,9 milioni)**, che risulta concentrato sul **Programma 7.7 “Sicurezza e controllo dei mari, nei porti e sulle coste”**, di interesse della IX Commissione.

Per quanto riguarda la **Sezione II, i definanziamenti**, per complessivi **1,2 milioni €**, sono riportati nella tabella a seguire.

<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>					
MISSIONE 7		2025	2026	2027	2028 ss
DEFINANZIAMENTI					
Missione 7-Programma 7.7 “Sicurezza e controllo dei mari, nei porti e sulle coste”:					
LB n. 145 del 2018 art. 1 c. 95 p. H/decies "DIGITALIZZAZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI STATALI" - (Cap-pg: 7835/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	0,6	0,4	0,4	2,7
	Def.	-0,2	-	-	-
LB n. 205 del 2017 art. 1 c. 1072 p. F/decies "EDILIZIA PUBBLICA, COMPRESA QUELLA SCOLASTICA E SANITARIA" - (Cap-pg: 7861/2) - (Scad. Variazione 2026)	LV	1,0	1,0	-	-
	Def.	-1,0	-1,0	-	-
LF n. 296 del 2006 art. 1 c. 1039 "POTENZIAMENTO COMPONENTI AERONAVALI CAPITANERIE DI PORTO" - (Cap-pg: 7842/1) - (Scad. Variazione 2034)	LV	63,4	51,7	52,6	366,9
	Def.	-	-	-	-3,4

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

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

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione/Programma	2024		BLV	2025				
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.		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	Variaz. a.23 c. 3 lett b)			
8	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	5.771,0	5.865,6	6.766	-	-410	6.356,0	-0,007	6.356
8.1	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	5.771,0	5.865,6	6.766	-	-410	6.356,0	-0,007	6.356

Tra parentesi la numerazione generale della Missione/programma. Eventuali sfasamenti nelle cifre decimali sono dovute ad arrotondamenti.

La **Missione "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** è condivisa tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il MEF e vede all'interno dello stato di previsione di quest'ultimo un programma di spesa, "**Sostegno allo sviluppo del trasporto**" (13.8) riferito principalmente al settore ferroviario, in cui si trovano gli stanziamenti per gli **investimenti in infrastrutture ferroviarie**, in relazione alla partecipazione azionaria posseduta dal Tesoro nel capitale sociale di **RFI S.p.a.**

Il Programma 13.8 reca, a **BLV 2025**, uno stanziamento di competenza pari a **6.766 milioni** di euro. Considerando gli **effetti della manovra, determinati sostanzialmente** da interventi di **Sezione II**, le **spese** della Missione ammontano, nel **bilancio integrato**, a **6.356 milioni** per il **2025**, con un **decremento** di circa **410 milioni** complessivi, che risultano dalle variazioni evidenziate nella tabella *sub*, costituite sia da **rifinanziamenti** che da **definanziamenti**.

Le variazioni di **Sezione II**, afferiscono in particolare ai seguenti capitoli:

- sul cap. 1541, relativo alle somme da corrispondere a **Ferrovie dello Stato** in relazione agli obblighi di manutenzione ordinaria, si registra un **rifinanziamento di 290 milioni €** per il 2025 e di 190 milioni per ciascuno degli anni 2026 e 2027;
- sul cap. 7122, relativo ai **contributi a RFI** per il **Contratto di programma** per il trasporto ferroviario, si ha un **definanziamento**

complessivo di **700 milioni €** per il **2025**, sul piano gestionale n. 5, di cui 450 milioni relativi alla manutenzione straordinaria prevista nel contratto di programma parte Servizi e 250 milioni relativi ai contributi in conto impianti.

Le variazioni sono dettagliate nella tabella a seguire.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

Ministero dell'economia e delle finanze					
		2025	2026	2027	2028 ss
RIFINANZIAMENTI					
DL n. 39 del 2024 art. 9/bis p. A "MANUTENZIONE ORDINARIA FS" - (Cap-pg: 1541/2) - (Scad. Variazione 2030)	LV	-	95,0	95,4	-
	Rif.	290,0	190,0	190,0	870,0
DEFINANZIAMENTI					
LB n. 234 del 2021 art. 1 c. 396 "CDP RFI - PARTE SERVIZI" - (Cap-pg: 7122/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	900,0	-	600,0	-
	Def.	-450,0	-	-	-
LF n. 266 del 2005 art. 1 c. 86 "CONTRIBUTO IN CONTO IMPIANTI ALLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A." - (Cap-pg: 7122/5) - (Scad. Variazione 2025)	LV	250,0	390,8	1.854,0	2.778,8
	Def.	-250,0	-	-	-

Per quanto riguarda gli **interventi di Sezione I**, i tagli operati ai sensi dell'**articolo 119, comma 1** del disegno di legge alle **dotazioni dei Ministeri** e dettagliati nell'allegato III, sono di importo lieve e pari a 0,007 milioni di € per il 2025 e a 5 milioni € per ciascuno degli anni 2026 e 2027, questi ultimi sul cap. 1541 relativo alle somme da corrispondere a FS S.p.A.

Missione 15 Comunicazioni MEF

La **Missione 15 Comunicazioni** che è condivisa tra il Ministero dell'impres e del Made in Italy e il MEF, comprende, per la **parte relativa al MEF**, due programmi: **Servizi postali (15.3)** e **Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4)**.

(dati di competenza, valori in milioni)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione/Programma	2024		BLV	2025				
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.		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. I	Variaz. a.23 c. 3 lett b)			
10	Comunicazioni (15)	553,5	553,5	507,4	-	-	507,4	-12,2	495,2
10.1	Servizi postali (15.3)	262,4	262,4	262,4	-	-	262,4	-	262,4
10.2	Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4)	291,1	291,1	245,0	-	-	245,0	-12,2	232,7

La Missione reca, a **BLV 2025**, uno stanziamento di competenza pari a **507,4 milioni** di euro. Considerando gli **effetti della manovra**, costituiti da soli effetti di **Sezione I** per **-12,2 milioni €**, per la *spending review* dei Ministeri di cui **all'art. 119 del ddl**, si arriva ad uno stanziamento di **bilancio integrato 2025** di **495,2 milioni €**.

Le riduzioni di spesa impattano sul programma ***Sostegno al pluralismo dell'informazione*** (15.4), che ha uno stanziamento per il 2025 a legislazione vigente di **245 milioni €** e sono relative ai capitoli di seguito indicati:

- **-8 milioni €** sul cap. 2196, contenente gli stanziamenti per il **Fondo per il pluralismo e l'innovazione digitale dell'informazione e dell'editoria**;
- **-2,4 milioni €** sul cap. 2193, relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio per interventi a favore dell'editoria;
- **-1,8 milioni €** sul cap. 2183, relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio per l'accordo di collaborazione radiotelevisiva con San Marino.

Si ricorda infine che sul **programma *Servizi postali*** (15.3) si trova lo stanziamento per il 2025 di **262,4 milioni**, relativo al **Servizio postale universale affidato a Poste italiane S.p.a.**, che non registra variazioni con la manovra.

Ministero delle imprese e del *made in Italy*
(Tabella n. 3)

Missione 15 “Comunicazioni” MIMIT

La **missione 15 “Comunicazioni”**, articolata in 3 programmi di spesa per la **parte relativa al Ministero delle imprese e del *made in Italy***, presenta uno stanziamento a **legislazione vigente** per il **2025** di circa **455,9 milioni di euro**, in diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2024 che recava uno stanziamento di 871,6 milioni circa.

L’effetto cumulato delle modifiche operate dalle **Sezioni I e II** determina uno stanziamento **2025** pari a **451,8 milioni €**, in una leggera **diminuzione** di **4,1 milioni €** complessivi rispetto al BLV, dovuto principalmente alle **variazioni legislative** introdotte dalla **Sezione I**, che ammontano a **-3,9 milioni €**.

Le variazioni di Sezione I sono relative alla **spending review dei ministeri per il 2025**, ai sensi dell’**art. 119 del ddl bilancio**, riguardano principalmente il **programma 15.8 “Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali”**, in particolare le spese relative al sostegno dell’**emittenza radiofonica e televisiva locale per -2,5 milioni** (cap 3125).

Le **modifiche operate dalla sezione II**, complessivamente pari a **-0,2 milioni di euro** nel 2025, derivano dai seguenti **definanziamenti**:

(dati di competenza, valori in milioni)

Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i>					
MISSIONE – COMUNICAZIONI (15)					
DEFINANZIAMENTI					
PROGRAMMA Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio (15.5)		2025	2026	2027	2028 ss
DLG n. 82 del 2022 art. 18 c. 8 “SPESE PER L’IMPLEMENTAZIONE E LA GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO PER L’ACCESSIBILITA’ DI PRODOTTI E SERVIZI” - (Cap-pg: 7040/6) - (Scad. Variazione 2027)	LV	-	-	0,5	-
	Def.	-	-	-0,5	-
PROGRAMMA Servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali (15.8)		2025	2026	2027	2028 ss
DL n. 59 del 2021 art. 1 c. 2 p. F/primum “FONDO INVESTIMENTI COMPLEMENTARI PNRR- MISE - “POLIS” - CASE DEI SERVIZI DI CITTADINANZA DIGITALE” - (Cap-pg: 7521/1) - (Scad. Variazione 2026)	LV	245,0	122,4	-	-
	Def.	-0,1	-0,1	-	-
PROGRAMMA Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti		2025	2026	2027	2028 ss

LB n. 160 del 2019 art. 1 c. 14 p. H/ter "DIGITALIZZAZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI STATALI" - (Cap-pg: 7624/3) - (Scad. Variazione 2029)	LV	0,1	1,0	1,0	1,9
	Def.	-0,1	-1,0	-1,0	-1,9

Missione 11 Competitività e sviluppo delle imprese

Si ricorda infine che nell'ambito della **Missione 11 del MIMIT**, relativa alla competitività delle imprese e di competenza della X Commissione Attività produttive, è previsto il **definanziamento** del "**Fondo** per la transizione verde, la ricerca, gli investimenti del settore *automotive* e per il riconoscimento di **incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti**", per un importo di **562,2 milioni € per il 2025**, di **812,2 milioni** per ciascuno degli anni **2026 e 2027**, nonché per complessivi **2.436,6 milioni €** negli anni successivi fino al 2030, come riportato nella tabella a seguire:

(dati di competenza, valori in milioni)

<i>Ministero delle imprese e del made in Italy</i>					
MISSIONE - COMPETITIVITÀ E SVILUPPO DELLE IMPRESE (11)					
PROGRAMMA – POLITICHE INDUSTRIALI, PER LA COMPETITIVITÀ, IL <i>MADE IN ITALY</i> E LA GESTIONE DELLE CRISI DI IMPRESA (11.13)					
DEFINANZIAMENTI					
		2025	2026	2027	2028 ss
DL n. 17 del 2022 art. 22 c. 1 "FONDO PER LA TRANSIZIONE VERDE, LA RICERCA, GLI INVESTIMENTI DEL SETTORE AUTOMOTIVE E PER IL RICONOSCIMENTO DI INCENTIVI ALL'ACQUISTO DI VEICOLI NON INQUINANTI " - (Cap-pg: 7333/1 - 7356/1) - (Scad. Variazione 2030)	LV	762,2	1.012,2	1.012,2	3.036,6
	Def.	-562,2	-812,2	-812,2	-2.436,6

