

dossier

XIX Legislatura

23 dicembre 2025

LEGGE DI BILANCIO 2026

*Profili di interesse della
IX Commissione Trasporti*

A.C. 2750



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. 516/3/0/IX

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.

TR0218.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 illustra i principali elementi contenuti nella seconda sezione del disegno di legge di competenza di ciascuna Commissione.

INDICE

SEZIONE PRIMA

La disciplina contabile della prima sezione.....	5
---	----------

Sintesi dei principali interventi di interesse della Commissione	7
---	----------

SCHEDE DI LETTURA DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE.....	11
---	-----------

- Articolo 1, commi 126-128 (*Contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni*) 11
- Articolo 1, commi 250, 251 e 252 (*Personale Capitanerie di porto*) 13
- Articolo 1, commi 273-275 (*Sistema contributivo a carico del mercato di riferimento per il finanziamento di AGCOM*) 15
- Articolo 1, comma 304 (*Personale Capitaneria di porto*) 19
- Articolo 1, commi 438-447 (*Crediti di imposta ZES unica e zone logistiche semplificate*) 20
- Articolo 1, commi 448-452 (*Credito d'imposta aggiuntivo per gli investimenti realizzati nel 2025 nella ZES unica*) 27
- Articolo 1, comma 475 (*Risorse per strade e ferrovie della Basilicata*) 30
- Articolo 1, comma 476 (*Piattaforma logistica di Valle Ufita*) 31
- Articolo 1, comma 477 (*Linea 2 metropolitana di Torino*) 32
- Articolo 1, comma 478 (*Risorse per linee di intervento in materia di mobilità e sviluppo*) 34
- Articolo 1, commi 481-484 (*Esenzione addizionale comunale sui diritti di imbarco negli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma*) 36
- Articolo 1, comma 485 (*Autorizzazioni di spesa per interventi in materia di mobilità*) 39
- Articolo 1, comma 486 (*Sicurezza gallerie ferroviarie*) 40
- Articolo 1, commi da 667 a 671 (*Area comprensorio Falconera – Palagon nel comune di Caorle*) 42
- Articolo 1, comma 735 (*Razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione della società RAI-Radiotelevisione italiana Spa*) 49
- Articolo 1, comma 736 (*Riduzione del contributo alla finanza pubblica da parte dell'ACI*) 51
- Articolo 1, comma 738 (*Piano Italia 1 Giga*) 60
- Articolo 1, commi 739 e 740 (*Fondo nazionale per la connettività*) 64
- Articolo 1, commi 783-784 (*Disposizioni per il Piano Casa Italia*) 65
- Articolo 1, commi 857 e 858 (*Regole comuni per lo sviluppo del*

<i>mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio)</i>	68
▪ Articolo 1, commi 872-874 (<i>Fondo per il sostegno alla mobilità delle persone con disabilità</i>)	71

SEZIONE SECONDA

La disciplina contabile della seconda sezione	75
--	-----------

I principali interventi di sezione seconda sugli stanziamenti di interesse della Commissione	79
---	-----------

Sezione prima

La disciplina contabile della prima sezione

Il disegno di legge di bilancio è costituito da un **provvedimento unico**, articolato in **due sezioni**.

La **prima sezione** reca esclusivamente le **misure normative** tese a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica indicati nei documenti programmatici di bilancio. La **seconda sezione** 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.

Sintesi dei principali interventi di interesse della Commissione

Con riferimento al complesso degli interventi previsti, si evidenziano le seguenti misure di potenziale interesse per la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati.

In materia di **infrastrutture ferroviarie**, sono disposte risorse a favore della provincia di **Potenza**, per il 2026, volte al ripristino della linea Foggia–Potenza e al miglioramento della funzionalità delle opere connesse; nel contempo, viene rafforzato il ruolo del **Commissario straordinario per la linea ferroviaria adriatica**, al quale sono attribuite le funzioni necessarie a completare la progettazione, l'affidamento e la realizzazione della **Piattaforma logistica di Valle Ufita**. Inoltre, si autorizza il Commissario straordinario per la **Linea 2 della metropolitana di Torino** ad **aprire una contabilità speciale per la gestione e liquidazione** delle spese relative al **supporto tecnico** e al **compenso** del medesimo Commissario.

Quanto alle **infrastrutture stradali**, oltre agli interventi destinati al ripristino della **viabilità sulla strada provinciale ex SS93** nel territorio della provincia di Potenza e all'adeguamento del viadotto Tiera, il disegno di legge interviene sulle condizioni di **sicurezza delle gallerie** superiori a 1 km, autorizzando la spesa di **5 milioni di euro** per ciascuno degli anni **2026** e **2027** per consentire al gestore della rete ferroviaria di assicurare, in caso di incidente, l'accessibilità in sicurezza alle gallerie in esercizio. Inoltre, è prevista a favore di **ANAS S.p.A.** una **dotazione stabile di 90 milioni di euro annui**, a decorrere dal **2026**, finalizzata alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade ricomprese nella rete di interesse nazionale.

In tema di **mobilità**, il disegno di legge di bilancio stanZIA **200 milioni di euro** per l'anno **2026** e di **150 milioni di euro** per l'anno **2027** per gli **interventi normativi** in materia e introduce una **misura di alleggerimento degli oneri a carico di alcuni scali aeroportuali** che abbiano registrato nell'anno 2024 un numero annuo di viaggiatori inferiore a 700.000. In particolare, a tale riguardo, prevede l'esenzione dall'addizionale comunale sui diritti d'imbarco negli aeroporti di **Rimini, Forlì e Parma** a decorrere dal 1° gennaio 2026. Nel medesimo ambito, si istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un **Fondo** dedicato al sostegno della **mobilità delle persone con disabilità**, con dotazione pari a **1 milione di euro** per ciascuno degli anni dal **2026 al 2027**, destinato a finanziare l'adattamento o

l'acquisto di veicoli, nonché forme di rimborso per i mezzi adattati impiegati nel trasporto pubblico non di linea e per i veicoli di enti privati senza fine di lucro che svolgono attività di trasporto in favore delle persone con disabilità. Si prevede, inoltre, un intervento in ordine al contributo annuale di **50 milioni** posto a carico **dell'Automobile Club d'Italia**, la cui applicazione viene **delimitata ai soli anni 2025 e 2026**.

Con riguardo allo **sviluppo territoriale**, viene estesa la disciplina del **credito d'imposta nella Zona Economica Speciale** unica agli anni 2026, 2027 e 2028, con riferimento a investimenti realizzati dal 1° gennaio 2026 al 15 novembre 2028; nonché, per gli anni **2026, 2027 e 2028**, il **credito d'imposta per le imprese che operano o si insediano nelle Zone logistiche semplificate** (ZLS) nel limite di spesa di 100 milioni di euro all'anno. Inoltre, il disegno di legge di bilancio ha introdotto un contributo aggiuntivo, sotto forma di credito d'imposta, in relazione a investimenti effettuati entro il 15 novembre 2025 nella **ZES unica Mezzogiorno**, riconoscendo per il 2026 un'integrazione percentuale dell'importo già richiesto, subordinata alla condizione che l'impresa non abbia fruito del credito Transizione 5.0 per almeno uno degli investimenti indicati.

Nello stesso quadro, si interviene sulla **disciplina del Piano Casa Italia** e sulle linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale, prevedendo anche un fondo specificamente dedicato al contrasto del disagio abitativo.

In merito al **settore marittimo**, il disegno di legge di bilancio prevede il **potenziamento del personale del Corpo delle Capitanerie di Porto**, attraverso un aumento della dotazione organica complessiva dei marescialli e l'autorizzazione del reclutamento, per concorso, di volontari in servizio permanente. Inoltre, si **annulla la riduzione** degli oneri - precedentemente stabilita con legge di bilancio 2025 - riferiti alle consistenze dei **volontari di truppa per il Corpo delle capitanerie di porto**.

In materia di **digitalizzazione**, sono autorizzate **risorse in favore di RAM S.p.A.**, pari a **1 milione di euro** per il 2026 e **2 milioni di euro** per il 2027, per l'attuazione di ulteriori interventi di sviluppo e digitalizzazione dei sistemi di trasporto e logistica. Inoltre, al fine di recepire le più recenti **rimodulazioni del PNRR**, si introducono disposizioni che consentono l'adeguamento dei target contrattuali del **Piano Italia a 1 Giga**, nonché l'affidamento a **Invitalia** dell'attuazione di un investimento del **PNRR**, con la puntuale individuazione dei relativi **oneri** a valere sulle risorse del Piano.

Con riferimento al settore delle **comunicazioni**, è prevista la **rimodulazione del sistema di finanziamento dell'AGCOM** attraverso

un contributo annuale di **natura tributaria**, da versare entro il 31 marzo, pari al 2‰ annuo sui ricavi dei settori comunicazioni, postale, media, editoria, digitale/e-commerce; 0,5‰ sui diritti audiovisivi sportivi e ulteriore 0,5‰ su ricavi da diritti d'autore/contenuti e *pay media*, con incrementi gradualmente e soglie d'esenzione. Inoltre, viene disposta la riduzione, pari a **10 milioni di euro** per l'anno **2026**, delle entrate versate a titolo di canone di abbonamento alle radioaudizioni e destinate alla RAI, cui la società dovrà far fronte con misure di **razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione**

Infine, per quanto concerne i **servizi postali**, è aggiornata la **disciplina del servizio universale**, prevedendo, dal **1° maggio 2026**, l'esclusione della posta prioritaria dal perimetro del servizio universale e il suo assoggettamento a regime autorizzatorio, nonché una più flessibile articolazione della rete dei punti di accesso, anche attraverso soggetti terzi, ferma restando la responsabilità del fornitore; sono inoltre definiti tempi di recapito entro il quinto giorno lavorativo e obiettivi medi determinati dall'Autorità, confermando **l'affidamento del servizio a Poste Italiane fino al 31 dicembre 2036**, con verifiche periodiche e un apparato sanzionatorio rafforzato. Si introduce, altresì un **contributo, pari a 2 euro**, a carico delle **spedizioni** di valore inferiore a 150 euro **in arrivo dai Paesi terzi**.

Per un maggiore **dettaglio** delle misure di principale interesse per la IX Commissione Trasporti, si rimanda alla sezione seguente.

**SCHEDE DI LETTURA DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE DI
COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE**

Articolo 1, commi 126-128
***(Contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole
spedizioni)***

I commi 126-128, introdotti nel corso dell'esame in Senato, istituiscono un contributo – pari a 2 euro - per le spese amministrative doganali a carico delle spedizioni in arrivo da Paesi non appartenenti all'UE dal valore dichiarato non superiore a 150 euro.

In particolare, i **commi 126-128** dell'articolo 1 istituiscono un **contributo per la copertura delle spese amministrative sostenute dalle dogane** relativamente alle **spedizioni di modico valore** provenienti da Paesi extra-UE.

Il contributo si applica soltanto alle spedizioni dal **valore dichiarato pari o inferiore a 150 euro** e che provengono **da Paesi terzi extra-UE**.

Il tributo, pari a **2 euro**, è **riscosso dall'Agenzia delle dogane e monopoli** all'atto dell'**importazione definitiva** delle suddette merci.

La disposizione, infine, ribadisce che tale imposizione si applica **in coerenza con il codice doganale dell'Unione europea**, istituito con il regolamento (UE) n. 952/2013.

Per approfondimenti sul codice doganale europeo, si veda il seguente box.

• **Regolamento (UE) n. 952/2013**

Il [regolamento \(UE\) n. 952/2013](#) ha istituito il nuovo codice doganale dell'Unione, abrogando il precedente regolamento (CE) n. 450/2008.

Il nuovo regolamento, in vigore dal 1° maggio 2016, allinea la disciplina doganale europea al quadro giuridico introdotto con il Trattato di Lisbona con l'obiettivo di rafforzare l'armonizzazione delle procedure e dei controlli doganali, anche mediante la riduzione delle deroghe nazionali e l'informatizzazione dei processi a livello UE. Rispetto alla disciplina precedente, il codice doganale vigente presenta un numero minore di disposizioni operative, rinviando alla legislazione di attuazione (atti delegati e atti esecutivi) la regolamentazione di dettaglio.

Tra le principali novità del codice doganale si segnalano:

- **rappresentanza di dogana:** viene confermata la distinzione tra quella diretta (il rappresentante doganale agisce in nome e per conto di un'altra persona), e quella indiretta (il rappresentante doganale agisce in nome proprio ma per conto di un'altra persona), stabilendo che il rappresentante, salvi casi particolari, debba essere stabilito nel territorio doganale dell'UE;
- **concorrenza tra i rappresentanti doganali:** è espressamente previsto che il rappresentante doganale che soddisfi i criteri specifici previsti dal regolamento possa prestare i propri servizi anche in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito;
- **semplificazione:** il regolamento dispone che le autorità doganali non possano imporre al rappresentante di presentare, per ciascuna operazione, prove del potere di rappresentanza (ovvero del potere di agire in nome e per conto di altra persona), qualora egli sia in grado - a richiesta - di fornire la prova dei propri poteri. Le imprese possano sdoganare le merci con una procedura centralizzata, anche se le stesse sono entrate nello Stato attraverso canali diversi;
- **scambio di informazioni:** le autorità doganali e gli operatori economici possono scambiarsi informazioni, anche non specificamente richieste ai sensi della normativa doganale, ai fini della cooperazione reciproca per identificare e contrastare i rischi di frode;
- **sanzioni:** il codice doganale fa propri i principi giurisprudenziali della Corte di giustizia in materia di proporzionalità, effettività e dissuasione, pur senza armonizzare completamente le norme sanzionatorie.

Articolo 1, commi 250, 251 e 252 (*Personale Capitanerie di porto*)

I commi 250, 251 e 252 potenziano il personale del Corpo delle Capitanerie di Porto:

- **aumentando la dotazione organica complessiva dei marescialli** (comma 250, lettera a);
- **autorizzando il reclutamento, per concorso, di volontari in servizio permanente** (comma 250, lettera b)

Il comma 250, **lettera a)** modifica l'articolo 814, comma 2 del Codice dell'ordinamento militare (di cui al d.lgvo. 66/2010).

La dotazione organica complessiva dei marescialli del Corpo viene **aumentata di 32 unità** (da 2.000 a 2032), di cui **10 nuove unità di primi marescialli** (da 600 a 610).

Per tale intervento, è autorizzata la spesa di euro **2.453.281** per l'anno **2026** e di euro 2.495.906 annui a decorrere dal 2027

La successiva **lettera b)** introduce nel Codice dell'ordinamento militare il nuovo articolo 2197-septies, che **autorizza il reclutamento per concorso di volontari in servizio permanente, in deroga a quanto previsto dallo stesso Codice**. Questo infatti, (all'art. 704) stabilisce che nei ruoli dei volontari in servizio permanente vengano immessi i **volontari in ferma prefissata triennale** che abbiano concluso tale ferma e si trovino in possesso dei requisiti previsti.

Il nuovo reclutamento di volontari in servizio permanente è fino al **massimo di 100 unità annue, per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030**.

Il reclutamento è disposto **nell'ambito degli organici** dei volontari in servizio permanente del Corpo delle Capitanerie di porto, previsti dall'art. 815 del Codice, che sono i seguenti: 4.380 per l'anno 2026, 4.450 per l'anno 2027 e 4.500 dall'anno 2028.

I requisiti per la partecipazione ai relativi concorsi sono i seguenti:

- età non superiore ai 24 anni;
- diploma quinquennale di scuola secondaria di secondo grado;
- idoneità fisio-psico-attitudinale.

I vincitori dei concorsi sono immessi nel ruolo per la categoria di **nocchiere di porto**, con il grado di sottocapo di 3° classe, con **decorrenza dal giorno successivo rispetto a quella attribuita ai volontari immessi in ruolo per lo stesso secondo la procedura ordinaria** (ai sensi dell'art.704 del Codice dell'ordinamento militare, come detto sopra).

Per le spese di funzionamento delle previsioni contenute nella norma in esame, comprese le spese di vettovagliamento, è autorizzata la spesa di **euro 65.381**, a decorrere dal 2026.

Articolo 1 commi 273-275
***(Sistema contributivo a carico del mercato di riferimento
per il finanziamento di AGCOM)***

L'articolo 1, ai commi 273-275, introduce modifiche al sistema di finanziamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM).

Il **comma 7** prevede modifiche all'[articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266](#). In particolare:

- [al comma 65](#), la soppressione delle parole «dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni»;
- [i commi 66, 66-bis e 66-ter](#) sono interamente sostituiti. **La nuova formulazione del comma 66** prevede che a decorrere dal **1° gennaio 2026**, alle spese derivanti dal funzionamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, si provvede mediante un contributo annuale avente natura tributaria, da corrispondere entro il **31 marzo di ciascun anno**, nella misura del **2 per mille dei ricavi** derivanti dalle seguenti attività:
 - a) fornitura, gestione e messa a disposizione di reti di comunicazioni elettroniche e infrastrutture digitali, nonché dall'attività di operatore di rete anche televisivo e dalla prestazione di servizi di comunicazioni elettroniche, inclusi i servizi interattivi associati o di accesso condizionato e l'utilizzo anche indiretto di risorse di numerazione, ai sensi del [decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259](#);
 - b) prestazione dei servizi postali oggetto di licenza individuale e autorizzazione generale, ivi inclusi i servizi di corriere espresso e i servizi di consegna pacchi, ai sensi del [decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261](#);
 - c) fornitura di servizi media audiovisivi e radiofonici, di radiodiffusione sonora, nonché di servizi di piattaforme di condivisione video e di contenuti, di creazione, produzione o organizzazione di contenuti sulle piattaforme per la condivisione di video, di produzione o distribuzione di programmi audiovisivi e radiofonici, compresi i format, nonché di opere cinematografiche e musicali, di attività pubblicitaria e di sponsorizzazione realizzata, anche online, direttamente o mediante concessionarie di pubblicità, ai sensi del

[decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208](#), e del [decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 177](#);

d) editoria, anche elettronica, dalla prestazione di servizi della società della informazione che consentono l'utilizzo online delle pubblicazioni di carattere giornalistico, nonché di agenzia di stampa, di media monitoring e di rassegna stampa di cui al [decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 177](#);

e) prestazione di servizi digitali - **anche tramite siti di e-commerce, secondo una specificazione introdotta nel corso dell'esame parlamentare** - nonché di fornitura di beni e servizi acquistati dagli utenti attraverso interfacce online inclusi quelli di e-commerce, di prestazione di servizi intermediari di cui all'articolo 3, lettere g), i) e j), del [Regolamento \(UE\) 2022/2065](#) non ricompresi nelle precedenti lettere da a) a d).

La nuova formulazione del comma 66-bis prevede che per le spese relative all'esercizio delle competenze attribuite dal [decreto legislativo 9 gennaio 2008, n.9](#), si provvede con un contributo fissato nella misura dello 0,5 per mille annuo dei ricavi derivanti dalla commercializzazione dei diritti audiovisivi da parte dell'organizzatore della competizione. Per le spese relative all'esercizio delle competenze attribuite dalla [legge 14 luglio 2023 n. 93](#), è stabilito un contributo ulteriore nella misura dello 0,5 per mille dei ricavi derivanti dalla commercializzazione dei diritti sulle opere musicali, cinematografiche e audiovisive compresi i format televisivi; dalla attività di intermediazione dei diritti d'autore e connessi da parte di organismi di gestione collettiva ed entità di gestione indipendenti ai sensi del [decreto legislativo 15 marzo 2017, n. 35](#); dalla fornitura di servizi di media audiovisivi a pagamento; dalla commercializzazione di diritti delle opere riguardanti eventi sportivi.

Per «ricavi» si intendono i ricavi realizzati nel territorio nazionale, anche se contabilizzati nei bilanci di società aventi sede all'estero, come risultante dall'ultimo bilancio di esercizio approvato, o, per i soggetti non obbligati alla redazione di tale bilancio, dalle omologhe voci di altre scritture contabili.

Il **comma 66-ter** prevede che in sede di prima applicazione, per i soggetti operanti negli ambiti di attività di cui alle lettere a) e b), la misura dell'aliquota del contributo stabilita dall'Autorità **per l'anno 2025 è incrementata dello 0,1 per mille per anno, a partire dall'anno 2026**, sino al raggiungimento del limite di cui al comma 66.

Il **comma 66-quater** prevede che a decorrere dal **1° gennaio 2029**, eventuali variazioni della misura e delle modalità della contribuzione di

cui al comma 66 possono essere disposte con deliberazione motivata dell'Autorità, sottoposta all'approvazione del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze ai sensi del comma 65, fino al limite massimo del 2,5 per mille. In ogni caso, gli eventuali incrementi dell'aliquota di cui al comma 66, fino al limite del 2,5 per mille, possono essere disposti nella misura massima dello 0,1 per mille annui, e comunque per non più di tre incrementi nell'arco di un quinquennio.

Il **comma 66-quinquies** prevede che resta fermo il potere dell'Autorità di stabilire eventuali soglie di esenzione per i casi in cui il contributo risulterebbe inferiore o uguale a 100 euro.

Il **comma 8** dell'articolo in esame sostituisce l'[articolo 16 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259](#), con una nuova formulazione che prevede che al primo comma, oltre ai contributi di cui all'[articolo 42](#) e al contributo per le spese di funzionamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni di cui all' [articolo 1, comma 66, della legge 23 dicembre 2005, n. 266](#), sono imposti alle imprese che forniscono reti o servizi ai sensi dell'autorizzazione generale o alle quali sono stati concessi diritti di uso, diritti amministrativi che coprano complessivamente i soli costi amministrativi sostenuti per la gestione, il controllo e l'applicazione del regime di autorizzazione generale, dei diritti di uso e degli obblighi specifici di cui all' [articolo 13 comma 2](#).

Sono ivi compresi i costi di cooperazione internazionale, di armonizzazione e di standardizzazione, di analisi di mercato, di sorveglianza del rispetto delle disposizioni e di altri controlli di mercato, nonché di preparazione e di applicazione del diritto derivato e delle decisioni amministrative, e in particolare di decisioni in materia di accesso e interconnessione, dovuti per le attività di competenza del Ministero. I diritti amministrativi sono imposti alle singole imprese in modo proporzionato, obiettivo e trasparente che minimizzi i costi amministrativi aggiuntivi e gli oneri accessori.

Il comma 2 del nuovo articolo 16 prevede che per la copertura dei costi amministrativi, la misura dei diritti amministrativi di cui al comma 1 è individuata nell'allegato 12 (composto dagli artt. [1](#), [1 bis](#), [2 bis](#), [3](#), [4](#), [5](#)). Il Ministero nel determinare l'entità della contribuzione può definire eventuali soglie di esenzione.

Il comma 3 prevede che il Ministero pubblica annualmente sul proprio sito internet i costi amministrativi sostenuti per le attività di cui al comma 1 e l'importo complessivo dei diritti riscossi ai sensi, rispettivamente, dei commi 1 e 2. In base alle eventuali differenze tra l'importo totale dei diritti e i costi

amministrativi, vengono apportate opportune rettifiche. Le modifiche sono apportate di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Il **comma 9** prevede che a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge cessano gli effetti delle norme di previsione del sistema contributivo a carico del mercato di riferimento quale fonte di finanziamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Articolo 1, comma 304
(Personale Capitaneria di porto)

Il comma 304 annulla la riduzione degli oneri riferiti alle consistenze dei **volontari di truppa per il Corpo delle capitanerie di porto**, che la legge di bilancio dello scorso anno aveva previsto a decorrere dal 2026.

L'art. 585 del codice dell'ordinamento militare (di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66) stabilisce gli oneri riferiti alle consistenze di ciascuna categoria dei volontari del Corpo delle capitanerie di porto, che sono previsti in aumento nel corso dei prossimi anni.

La **legge di bilancio 2025 aveva stabilito una riduzione di tali oneri** nella misura di 657.573 annui, a decorrere dal 2026.

La disposizione in esame **annulla tale riduzione**.

Si ricorda che le consistenze delle diverse categorie di volontari sono determinate con decreto del Ministero della difesa, mentre i corrispondenti oneri sono a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 1, commi 438-447
(Crediti di imposta ZES unica e zone logistiche semplificate)

I **commi 438-447**, modificati nel corso dell'esame in Senato, **estende agli anni 2026, 2027 e 2028 il credito d'imposta nella Zona Economica Speciale unica (ZES unica)** con riferimento ad investimenti realizzati dal **1° gennaio 2026 al 15 novembre 2028**. Il **limite di spesa** per il riconoscimento di tale credito d'imposta è fissato nel limite di **2,3 miliardi per il 2026, 1 miliardo per il 2027 e 750 milioni per il 2028** (comma 438). Il comma 439 pone in capo agli operatori economici interessati specifici obblighi di comunicazione all'Agenzia delle entrate circa le **spese ammissibili**. Con ulteriore **comunicazione integrativa** all'Agenzia delle entrate, corredata dalla documentazione indicata dalla disposizione in esame, i richiedenti devono attestare, a pena di rigetto della comunicazione, l'**avvenuta realizzazione degli investimenti** precedentemente comunicati. Il comma 440 demanda ad un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate la definizione dei profili attuativi inerenti ai suddetti obblighi di comunicazione. Il comma 441 reca disposizioni che mirano ad assicurare il **rispetto del limite di spesa**. Il comma 442 specifica ulteriori contenuti del suddetto provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Il comma 443 specifica la disciplina applicabile per tutto quanto non previsto dalle disposizioni in esame.

Il comma 444 **estende** per gli anni **2026, 2027 e 2028 il credito d'imposta per le imprese che operano o si insediano nelle Zone logistiche semplificate (ZLS)** nel limite di spesa di 100 milioni di euro all'anno. Il comma 445 disciplina i relativi **obblighi di comunicazione** all'Agenzia delle entrate dell'ammontare delle spese ammissibili che gli operatori economici prevedono di affrontare. Con ulteriore comunicazione integrativa all'Agenzia delle entrate i richiedenti devono attestare, a pena di rigetto della comunicazione, l'avvenuta realizzazione degli investimenti precedentemente comunicati. Il comma 446 demanda ad un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate la definizione dei profili attuativi inerenti ai suddetti obblighi di comunicazione. Il comma 447 reca disposizioni che mirano ad assicurare il **rispetto del limite di spesa**.

L'articolo 1, comma 438, **estende il credito d'imposta per investimenti realizzati nella ZES unica dal 1° gennaio 2026 al 15 novembre 2028 nel limite di spesa di 2,3 miliardi per il 2026, 1 miliardo per il 2027 e 750 milioni per il 2028**.

A tal fine il comma in esame modifica i commi 1, 4 e 6 dell'[articolo 16 del decreto-legge n. 124 del 2023](#) (convertito dalla legge n. 162 del 2023) che

ha introdotto la disciplina del credito d'imposta ZES unica per l'anno 2024. La legge di bilancio 2025 (commi 485-491 dell'art.1 della legge n. 207 del 2024) ha esteso al 2025 il credito d'imposta per investimenti realizzati dal 1° gennaio al 15 novembre 2025 nella ZES unica nel limite di spesa pari a 2.200 milioni di euro per l'anno 2025.

Il credito d'imposta ZES unica

L'articolo 16 del [decreto-legge n. 124 del 2023](#) ha introdotto, per l'anno **2024**, il **credito di imposta per investimenti nella ZES unica**, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato, a favore delle imprese che effettuano l'acquisizione dei **beni strumentali** indicati nel comma 2 del medesimo articolo, destinati a strutture produttive ubicate nelle zone assistite delle regioni **Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna e Molise**. Il comma 3 dell'articolo 16 individua i **settori esclusi** dall'agevolazione, il comma 4 indica i **criteri di determinazione della misura del contributo**, il quale è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni indicati nel comma 2 acquistati o, in caso di investimenti immobiliari di cui al citato comma 2, realizzati dal 1° gennaio 2024 al 15 novembre 2024 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Non sono agevolabili i progetti di investimento il cui costo complessivo sia inferiore a 200.000 euro. Il comma 5 specifica la base giuridica europea per la compatibilità della misura e il comma 6 stabilisce che il credito di imposta per investimenti nella ZES unica è riconosciuto nel **limite di spesa complessivo di 1.800 milioni di euro per l'anno 2024**. Gli importi sono versati alla contabilità speciale n. 1778 intestata all'Agenzia delle entrate. Il comma rinvia quindi a un **decreto** del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la definizione delle **modalità di accesso al beneficio**, nonché i **criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta e dei relativi controlli**, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al primo periodo (si veda il [decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR 17 maggio 2024, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 117 del 21 maggio 2024](#)).

Il D.M. 17 maggio 2024 ha determinato gli importi del credito di imposta:

- nella misura del **40% dei costi sostenuti** in relazione agli investimenti ammissibili nelle regioni **Calabria, Campania, Puglia e Sicilia**;
- nella misura del **30%** dei costi sostenuti in relazione agli investimenti ammissibili nelle regioni **Basilicata, Molise e Sardegna**;
- nella misura massima, **rispettivamente del 50% e del 40%**, come indicato nella vigente Carta degli aiuti a finalità regionale, per gli **investimenti realizzati nei territori individuati ai fini del sostegno del Fondo per una transizione giusta nelle regioni Puglia e Sardegna**;
- nella misura del **15%** dei costi sostenuti in relazione agli investimenti ammissibili nelle **zone assistite della regione Abruzzo** indicate dalla vigente Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027.

La disciplina del credito d'imposta ZES unica è stata modificata dall'articolo 1 del [decreto-legge n. 113 del 2024](#) (convertito dalla legge n. 143 del 2024) che ha previsto **l'ulteriore autorizzazione di spesa di 1,6 miliardi di euro**, per l'anno **2024**, da aggiungere agli 1,8 miliardi di euro già stanziati. Inoltre, sono state integrate le modalità per l'erogazione del contributo. In particolare, tale articolo dispone che, a pena di decadenza dall'agevolazione, gli operatori economici che hanno presentato la **comunicazione** di cui all'articolo 5, comma 1, del [decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR 17 maggio 2024, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 117 del 21 maggio 2024](#), inviano dal 18 novembre 2024 al 2 dicembre 2024 all'Agenzia delle entrate una **comunicazione integrativa** attestante **l'avvenuta realizzazione entro il termine del 15 novembre 2024 degli investimenti** indicati nella comunicazione presentata ai sensi del predetto articolo 5, comma 1.

L'articolo 8 del [decreto-legge n. 155 del 2024](#) ha novellato l'articolo 1, del decreto-legge n. 113 del 2024, prevedendo che mediante la comunicazione integrativa di cui al primo periodo del comma 1, possono essere indicati anche investimenti realizzati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 15 novembre 2024, ulteriori rispetto a quelli risultanti dalla comunicazione presentata ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del citato decreto ministeriale 21 maggio 2024 (v. sopra), ovvero di importo superiore rispetto a quello risultante dalla citata comunicazione, unitamente all'ammontare del maggior credito d'imposta maturato e alla documentazione probatoria di cui al secondo periodo.

Come anticipato, l'art. 1, commi 485-491, della **legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025)** ha **esteso al 2025 il credito d'imposta** per investimenti realizzati dal 1° gennaio al 15 novembre 2025 nella ZES unica nel **limite di spesa pari a 2.200 milioni di euro** per l'anno 2025.

Sono quindi individuati specifici **obblighi di comunicazione** in capo agli operatori economici:

- comunicazione all'Agenzia delle entrate – tra il 31 marzo 2025 e il 30 maggio 2025 - avente ad oggetto **l'ammontare delle spese ammissibili sostenute a partire dal 16 novembre 2024 e quelle che prevedono di sostenere fino al 15 novembre 2025;**
- a pena di decadenza, trasmissione di una **comunicazione integrativa** - tra il 18 novembre 2025 e il 2 dicembre 2025 - **attestante l'avvenuta realizzazione entro il termine del 15 novembre 2025 degli investimenti indicati nella comunicazione precedentemente presentata.**

Con [Provvedimento del 31 gennaio 2025](#) il direttore dell'Agenzia delle entrate ha approvato il modello da utilizzare per le finalità di cui sopra.

Il credito, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, è cumulabile con aiuti *de minimis* e con altri aiuti di Stato che abbiano ad oggetto i medesimi costi ammessi al beneficio, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità o dell'importo di aiuto più elevati consentiti dalle pertinenti discipline europee di riferimento.

Nella [delibera n. 23/2025](#) il Collegio del controllo concomitante della Corte dei Conti ha evidenziato che al 9 aprile 2025, a fronte di una richiesta complessiva di

crediti di imposta per oltre 2,5 miliardi di euro, per investimenti dislocati per oltre un terzo nella regione Campania (35,74%), seguita da Sicilia (21,38%) e Puglia (18,05%), sono già stati resi disponibili circa 2 miliardi.

Per ulteriori informazioni sul Credito di imposta ZES si rinvia alla [pagina](#) della Struttura di missione ZES della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il [Piano strategico della ZES unica](#), di durata triennale, sottoposto al parere della Cabina di regia ZES il 26 luglio 2024, è stato poi approvato con D.P.C.M. 31 ottobre 2024. Il Piano definisce la politica di sviluppo della ZES Unica, finalizzata a rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, individuando i settori da promuovere e quelli da rafforzare, gli investimenti e gli interventi prioritari per lo sviluppo della ZES unica. Nel documento sono state identificate nel complesso nove filiere da rafforzare (Agroalimentare e Agroindustria, Turismo, Elettronica&ICT, Automotive, Made in Italy di qualità, Chimica e farmaceutica, Navale e cantieristica, Aerospazio e Ferroviario) e tre tecnologie da promuovere (le tecnologie digitali, quelle biotecnologie e le tecnologie sostenibili – cd. "Cleantech").

Si segnala, infine, che la Commissione Bilancio del Senato della Repubblica ha approvato in sede deliberante il disegno di legge recante Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria ([A.S. 1639](#)) con il quale si prevede **l'estensione della Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno – ZES unica** all'intero territorio delle regioni Marche ed Umbria, al fine di favorire lo sviluppo di nuovi investimenti in tali territori che rientrano nelle regioni in transizione. Il provvedimento è stato trasmesso il 16 ottobre 2025 alla Camera (A.C. 2668)

La **lettera a)** del **comma 438** integra innanzi tutto l'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2023, inserendo il riferimento agli **anni 2026, 2027 e 2028** per la fruizione del credito d'imposta ZES unica. Inoltre, **a seguito di una modifica introdotta nel corso dell'esame in sede referente**, è stato **esteso** il beneficio fiscale alle **zone assistite delle regioni Umbria e Marche**.

La **lettera b)** integra l'articolo 16, comma 4. Come accennato (v. *box*), tale comma stabilisce che il credito d'imposta ZES unica è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni indicati nel comma 2 acquistati o, in caso di investimenti immobiliari di cui al citato comma 2, realizzati dal 1° gennaio 2024 al 15 novembre 2024 e dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Con la **novella in esame** si inserisce il riferimento ai beni acquistati o investimenti immobiliari realizzati **dal 1° gennaio 2026 al 15 novembre 2028** per la fruizione del credito d'imposta.

La **lettera c)** modificando il comma 6 dell'articolo 16 introduce il **limite di spesa** di **2.300 milioni** di euro per l'anno **2026**, **1.000 milioni** di euro per l'anno **2027** e di **750 milioni** di euro per l'anno **2028**.

Il **comma 439** stabilisce che gli operatori economici, ai fini della fruizione del credito d'imposta per gli anni 2026, 2027 e 2028:

- comunicano all'Agenzia delle entrate dal 31 marzo 2026 al 30 maggio 2026 **l'ammontare delle spese ammissibili sostenute** dal 1° gennaio 2026 e **quelle che prevedono di sostenere** fino al 31 dicembre 2026, dal 31 marzo 2027 al 30 maggio 2027 l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dal 1° gennaio 2027 e quelle che prevedono di sostenere fino al 31 dicembre 2027 e dal 31 marzo 2028 al 30 maggio 2028 l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dal 1° gennaio 2028 e quelle che prevedono di sostenere fino al 31 dicembre 2028;
- trasmettono all'Agenzia delle entrate, a pena di decadenza dall'agevolazione – dal 3 gennaio 2027 al 17 gennaio 2027, dal 3 gennaio 2028 al 17 gennaio 2028 e dal 3 gennaio 2029 al 17 gennaio 2029 - una **comunicazione integrativa** attestante l'**avvenuta realizzazione degli investimenti indicati nella comunicazione precedentemente presentata**. La **comunicazione integrativa** deve altresì indicare: l'**ammontare del credito di imposta maturato** in relazione agli investimenti effettivamente realizzati, corredato dalle relative **fatture elettroniche** e dagli estremi della **certificazione** circa l'effettivo sostenimento delle spese ammissibili e la corrispondenza delle stesse alla documentazione contabile, di cui al già menzionato decreto 17 maggio 2024; l'**ammontare di investimenti effettivamente realizzati**, non superiore a quello riportato nella prima comunicazione inviata agli uffici fiscali.

Il **comma 440** demanda ad un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate l'approvazione dei **modelli** da utilizzare per le suddette comunicazioni e la definizione delle relative modalità di **trasmissione telematica**. Tale provvedimento deve essere emanato entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge di bilancio.

Il **comma 441** reca disposizioni che mirano ad assicurare il rispetto dei limiti di spesa per gli anni 2026, 2027 e 2028. Si prevede che l'ammontare massimo del credito d'imposta, fruibile da ciascun beneficiario, debba essere pari all'**importo del credito d'imposta risultante dalla comunicazione integrativa moltiplicato per un fattore percentuale** notificato con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Tale percentuale è ottenuta rapportando il limite di spesa all'ammontare complessivo dei crediti d'imposta indicati nelle comunicazioni integrative.

Tale ulteriore provvedimento del direttore dell'Agenzie delle entrate deve essere emanato entro dieci giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle comunicazioni integrative.

Il **comma 442** stabilisce che il suddetto provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate renda noto, altresì:

- il numero delle comunicazioni inviate entro i termini previsti;
- la tipologia di investimenti realizzati entro le date del 31 dicembre 2026, del 31 dicembre 2027 e del 15 novembre 2028;
- l'ammontare complessivo del credito d'imposta complessivamente richiesto.

Tali dati devono essere dettagliati per ciascuna regione della Zona economica speciale per il Mezzogiorno e distinguendo ciascuna delle categorie di microimprese, di piccole imprese, di medie imprese e di grandi imprese come definite dalla [Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027](#).

Il **comma 443** dispone l'applicabilità del più volte richiamato D.M. 17 maggio 2024 per tutto quanto non espressamente previsto dalle norme in esame.

Il **comma 444** dispone l'estensione del **credito di imposta per gli investimenti realizzati nelle zone logistiche semplificate ZLS**, disciplinato dall'articolo 13 del decreto-legge n. 60 del 2024, anche per le annualità **2026, 2027 e 2028**, nel **limite di spesa di 100 milioni** per ciascuna annualità, in relazione agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2028.

Credito d'imposta per gli investimenti nelle ZLS

L'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60 introduce un contributo sotto forma di credito di imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027. Con le [decisioni del 2 dicembre 2021 e del 18 marzo 2022](#), la Commissione europea ha approvato la Carta italiana degli aiuti a finalità regionale per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2027. Il credito d'imposta si riferisce a investimenti in beni strumentali, da parte delle imprese già esistenti e delle nuove che si insediano presso le Zone logistiche semplificate (ZLS) situate nelle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale. Il comma 2 specifica che tale agevolazione fiscale è concessa nel limite di spesa complessivo di **80 milioni** di euro per il **2024**. Il comma 3 demanda ad un decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, la definizione delle modalità di accesso e fruizione del beneficio e dei relativi controlli. Si veda al riguardo il [D.M. 30 agosto 2024](#). La determinazione della percentuale del credito d'imposta effettivamente fruibile per gli investimenti nelle ZLS è stata adottata con [provvedimento](#) dell'Agenzia delle entrate del 10 febbraio 2025.

Si ricorda altresì, che la disciplina relativa alla costituzione delle Zone logistiche Semplificate (ZLS) è contenuta nell'art. 1, commi 61-65, della legge di bilancio

2018 (legge n. 205/2017) e dal D.P.C.M. 4 marzo 2024, n. 40, recante il Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS). Tale quadro di riferimento prevede che possano essere istituite delle aree geografiche (c.d. ZLS) in cui le imprese che operano o vi entrano sono soggette a procedure burocratiche e autorizzative semplificate.

Il **comma 445** prevede che gli operatori economici debbano **comunicare** all'Agenzia delle entrate dal 31 marzo 2026 al 30 maggio 2026 **l'ammontare delle spese ammissibili sostenute** dal 1° gennaio 2026 e **quelle che prevedono di sostenere** fino al 31 dicembre 2026, dal 31 marzo 2027 al 30 maggio 2027 l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dal 1° gennaio 2027 e quelle che prevedono di sostenere fino al 31 dicembre 2027 e dal 31 marzo 2028 al 30 maggio 2028 l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dal 1° gennaio 2028 e quelle che prevedono di sostenere fino al 31 dicembre 2028.

A pena di decadenza dall'agevolazione, gli operatori economici che hanno presentato la comunicazione devono inviare all'Agenzia delle entrate dal 3 gennaio 2027 al 17 gennaio 2027, dal 3 gennaio 2028 al 17 gennaio 2028 e dal 3 gennaio 2029 al 17 gennaio 2029 una **comunicazione integrativa** attestante l'avvenuta realizzazione degli investimenti indicati nella comunicazione presentata ai sensi del predetto primo periodo

Il **comma 446** demanda ad un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate l'approvazione dei **modelli** da utilizzare per le suddette comunicazioni. Tale provvedimento deve essere emanato entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge di bilancio con la definizione delle relative modalità di **trasmissione telematica**.

Il **comma 447** reca disposizioni che mirano ad assicurare il rispetto dei limiti di spesa per gli anni 2026, 2027 e 2028. Si prevede che l'ammontare massimo del credito d'imposta, fruibile da ciascun beneficiario, debba essere pari all'**importo del credito d'imposta risultante dalla comunicazione integrativa moltiplicato per un fattore percentuale** notificato con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Tale percentuale è ottenuta rapportando il limite di spesa all'ammontare complessivo dei crediti d'imposta indicati nelle comunicazioni integrative. Nel caso in cui l'ammontare complessivo dei crediti d'imposta richiesti risulti inferiore al limite annuale di spesa, la percentuale è pari al 100 per cento.

Tale ulteriore provvedimento del direttore dell'Agenzie delle entrate deve essere emanato entro dieci giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle comunicazioni integrative.

Articolo 1, commi 448-452

(Credito d'imposta aggiuntivo per gli investimenti realizzati nel 2025 nella ZES unica)

I commi da 448 a 452, aggiunti nel corso dell'esame in Senato, introducono un **contributo aggiuntivo** sotto forma di **credito d'imposta** per gli **investimenti realizzati entro il 15 novembre 2025 nella ZES unica Mezzogiorno**, riconoscendo per il **2026 un'integrazione pari al 14,6189% dell'importo già richiesto con dichiarazione integrativa** inviata tra il 18 novembre e 2 dicembre 2025, a condizione che **l'impresa non abbia fruito del credito Transizione 5.0** per almeno uno degli investimenti indicati. Il contributo aggiuntivo è **richiesto con comunicazione telematica** all'Agenzia delle entrate ed è **utilizzabile** solo in **compensazione** nell'anno **2026**. Inoltre, **la somma** tra credito "principale" e integrativo **non può superare l'importo originariamente richiesto** e sono previste **regole sulla rideterminazione e decadenza proporzionale** in caso di perdita dei requisiti o di dichiarazioni non veritiere.

L'articolo 1, commi 448-452, aggiunti nel corso dell'esame in sede referente al Senato, riguardano un **contributo aggiuntivo**, sotto forma di credito d'imposta, per gli **investimenti** realizzati nel corso del **2025** nell'ambito della Zona economica speciale per il Mezzogiorno (**ZES unica**).

Al **comma 448** si introduce un **contributo aggiuntivo**, in forma di credito d'imposta per l'anno **2026**, pari al **14,6189 per cento** dell'ammontare già richiesto con la **dichiarazione integrativa** (prevista dal **comma 486** dell'articolo 1 della [legge di bilancio](#) 2025) all'Agenzia delle entrate, validamente inviata dal 18 novembre 2025 al 2 dicembre 2025, per l'ottenimento del **credito d'imposta** per **investimenti** nella **ZES unica**, sempreché **non** abbiano ricevuto il credito d'imposta **Transizione 5.0**, di cui all'[articolo](#) 18 del decreto-legge n. 19 del 2024, per almeno uno degli investimenti richiamati nella comunicazione.

La **comunicazione integrativa**, di cui sopra, riguarda l'**attestazione** dell'avvenuta **realizzazione** entro il termine del 15 novembre 2025 degli **investimenti** indicati nella previa comunicazione all'Agenzia delle entrate, da presentare tra il 31 marzo 2025 e il 30 maggio 2025. Per maggiori informazioni sulla ZES unica, si rimanda al [tema](#) web curato dal Servizio Studi della Camera dei deputati.

La **fruizione** del **credito d'imposta**, introdotto dalla precedente legge di bilancio per l'**acquisizione di beni strumentali** destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella Zona economica

speciale per il Mezzogiorno realizzati **fino al 15 novembre 2025**, è stata riconosciuta nella **percentuale del 60,3811 per cento dell'importo richiesto**, come individuato nel [provvedimento direttoriale](#) del 12 dicembre 2025. Pertanto, le **imprese** che otterranno il credito d'imposta integrativo riconosciuto dalla presente disposizione arriveranno a un **ammontare totale** pari al **75 per cento** delle spese sostenute.

Nell'introdotta **comma 449** è prevista la **procedura** per l'ottenimento del credito d'imposta: le imprese sono tenute a **presentare**, in modalità telematica, una **comunicazione** all'Agenzia delle entrate nel periodo 15 aprile-15 maggio 2026 con cui dichiarano, nelle forme dell'autocertificazione, che **non hanno ottenuto il contributo Transizione 5.0**. Le **modalità di trasmissione** e gli **elementi informativi** da accludere alla domanda sono individuate da un **provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate**, da emanare entro il 16 febbraio 2026. Inoltre, il legislatore chiarisce che la **somma** del credito d'imposta integrativo, previsto dal comma 448, e di quello precedentemente previsto dalla legge di bilancio 2025 **non può superare** l'importo originariamente richiesto con la **comunicazione integrativa** inviata nel 2025.

Al **comma 450** è stabilita la **rideterminazione proporzionale** del contributo aggiuntivo, **se** ricorrono le ipotesi di **rideterminazione del contributo principale** previste dalla [legge](#) n. 207 del 2024. La parte di credito d'imposta indebitamente utilizzata è **restituito** mediante il **versamento a saldo dell'imposta sui redditi** dovuta per il periodo d'imposta in cui si verificano tali ipotesi.

I casi di **rideterminazione** sono indicati all'[articolo](#) 16, comma 4, del decreto-legge n. 124 del 2023.

Analogo meccanismo di decadenza proporzionale dal contributo di cui al comma 448, se è accertata **l'insussistenza dei requisiti** per l'ottenimento del contributo principale oppure se la **comunicazione** ai sensi del comma 449 presenti **elementi non veritieri o dichiarazioni false**.

Ai sensi del **comma 451**, il contributo è utilizzabile nell'**anno 2026** esclusivamente in **compensazione**, presentando il **modello F24 dal 26 maggio 2026 fino al 31 dicembre 2026**. A tale credito d'imposta **non** si applica il **limite di fruizione di 250.000 euro** fissato dall'articolo 1, comma 53, della [legge](#) n. 244 del 2007.

Secondo tale disposizione, i crediti d'imposta da indicare nel quadro RU della dichiarazione dei redditi possono essere utilizzati nel limite annuale di 250.000 euro. L'ammontare eccedente è riportato in avanti anche oltre il limite temporale eventualmente previsto dalle singole leggi istitutive ed è

comunque compensabile per l'intero importo residuo a partire dal terzo anno successivo a quello in cui si genera l'eccedenza.

Nell'ultimo comma introdotto nell'esame in Senato (**comma 452**), si **rimanda**, anche per quanto riguarda le attività di controllo, alle **disposizioni** introdotte con **l'articolo 16 del decreto-legge n. 124 del 2023** e con il [decreto](#) del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR del 17 maggio 2024, per quanto applicabili.

Articolo 1, comma 475
(Risorse per strade e ferrovie della Basilicata)

Il comma 475, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, assegna alla Provincia di Potenza un contributo straordinario di 1.210.000 di euro per il 2026 al fine di realizzare una serie di interventi sulla viabilità e sulla linea ferroviaria.

Il **comma 475**, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, stanZIA 1.210.000 di euro a favore della Provincia di Potenza per l'anno 2026 al fine di:

- ripristinare la viabilità sulla **strada provinciale ex SS 93**;
- ripristinare la **linea ferroviaria Foggia – Potenza**;
- realizzare interventi di adeguamento del **viadotto Tiera**.

Per far fronte a tali oneri, la novella in commento dispone la corrispondente **riduzione** della **spesa**, pari a 7,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2024, autorizzata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella Legge di bilancio del 2024 per la stipula di contratti di locazione di immobili da destinare a sedi istituzionali centrali (articolo 1, comma 76, [legge](#) n. 213 del 2023).

Articolo 1, comma 476
(Piattaforma logistica di Valle Ufita)

Il comma 476, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, attribuisce al Commissario straordinario per la linea ferroviaria adriatica le funzioni necessarie per il **completamento** della progettazione, l'affidamento e la realizzazione della **“Piattaforma logistica di Valle Ufita”**.

Il comma 476, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, conferisce al **Commissario straordinario** nominato per il coordinamento e la realizzazione degli interventi sulla **linea ferroviaria adriatica** le funzioni necessarie per il **completamento** della progettazione, l'affidamento e la realizzazione della **“Piattaforma logistica di Valle Ufita”**.

Si precisa che il progetto della piattaforma logistica intende realizzare un'area di scambio intermodale delle merci nel Comune di Ariano Irpino sulla linea in corso di realizzazione dell'Alta velocità Napoli-Bari.

Si ricorda che, con il [decreto](#) del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 giugno 2025, l'Amministratore delegato *pro tempore* di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Ing. Aldo Isi) è stato nominato Commissario straordinario per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione degli interventi finalizzati alla velocizzazione e al potenziamento della linea ferroviaria adriatica.

Nel dettaglio, intervenendo sulla legge di bilancio 2024 ([legge](#) n. 213 del 2023) tramite l'aggiunta del **nuovo comma 280-bis**, per lo svolgimento di tali funzioni la disposizione in commento stabilisce che il Commissario straordinario opera con **gli stessi poteri e le stesse funzioni** già attribuitigli dal comma 280 (quindi in regime commissariale, con strumenti derogatori e acceleratori rispetto alle procedure ordinarie). È altresì riconosciuta al Commissario straordinario la facoltà di nominare **fino a due subcommissari**.

Il comma in esame specifica, infine, che nello svolgimento di tali attività al Commissario straordinario e ai subcommissari **non spettano** compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti.

Per consultare la documentazione tecnica relativa alla Piattaforma Logistica di Valle Ufita, è possibile consultare l'apposita [pagina](#) presso il sito del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Articolo 1, comma 477
(Linea 2 metropolitana di Torino)

Il **comma 477**, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, reca l'autorizzazione al Commissario straordinario **per la Linea 2 della metropolitana di Torino ad aprire una contabilità speciale per la gestione e liquidazione** delle spese relative al **supporto tecnico** e al **compenso** del medesimo Commissario.

Nel dettaglio, il **comma 477**, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, interviene sull'**articolo 32-bis, comma 1**, del [decreto-legge n. 19 del 2024](#), il quale ha prorogato di centottanta giorni il termine per la comunicazione del cronoprogramma degli interventi per la realizzazione della Linea 2 della metropolitana di Torino e ha posto, in capo al Commissario straordinario nominato per la realizzazione della medesima opera, l'obbligo di presentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro trenta giorni, una proposta di rimodulazione del progetto, onde consentirne una realizzazione per lotti funzionali con le risorse disponibili a legislazione vigente.

A tal fine, la disposizione citata ha autorizzato la spesa di **150.000 euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026**, da ripartire in 100.000 euro per il **compenso** del Commissario e 50.000 euro per le spese relative all'eventuale **supporto tecnico**.

La novella in esame interviene con riferimento a tali spese, autorizzando il Commissario straordinario – per la sola gestione e liquidazione delle spese relative al supporto tecnico, nonché per la liquidazione del proprio compenso – ad aprire una **contabilità speciale**, nel rispetto delle procedure previste dall'articolo 4, comma 3-bis, del [decreto-legge n. 32 del 2019](#).

Il richiamato comma 3-bis autorizza l'apertura di apposite contabilità speciali intestate ai Commissari straordinari per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante.

In questi casi, il Commissario predispone e aggiorna un cronoprogramma dei pagamenti tramite un sistema della Ragioneria Generale dello Stato; sulla base di questo, le amministrazioni competenti assumono impegni di spesa pluriennali nei propri bilanci.

Anche prima del trasferimento effettivo delle risorse sulla contabilità speciale, il Commissario può avviare le procedure di affidamento, entro i limiti delle somme già impegnate in bilancio.

Gli impegni pluriennali possono essere rimodulati annualmente con la legge di bilancio, in base all'aggiornamento del cronoprogramma e nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica.

Le risorse vengono trasferite sulla contabilità speciale su richiesta del Commissario, in base agli stati di avanzamento degli interventi.

I provvedimenti regolatori dei Commissari – non quelli gestionali – sono soggetti a controllo preventivo della Corte dei conti e devono essere pubblicati in Gazzetta Ufficiale; i termini del controllo sono dimezzati.

Durante il controllo, tali provvedimenti possono essere dichiarati provvisoriamente efficaci, esecutori ed esecutivi, con motivazione espressa.

Il monitoraggio degli interventi effettuati dai Commissari straordinari segue le regole previste dal [d.lgs. n. 229 del 2011](#).

Articolo 1, comma 478***(Risorse per linee di intervento in materia di mobilità e sviluppo)***

Il **comma 478**, introdotto nel corso dell'esame **presso il Senato**, reca un'autorizzazione di spesa a favore della **società RAM S.p.a.** di **1 milione di euro** per il 2026 e **2 milioni di euro** per il 2027 per l'attuazione di ulteriori interventi in materia di **mobilità e sviluppo e digitalizzazione** dei sistemi di trasporto e logistica.

Il **comma 478**, introdotto nel corso dell'esame **presso il Senato**, interviene sull'**articolo 8** del [decreto-legge](#) n. 73 del 2025, aggiungendo il **comma 1-bis**.

In merito si ricorda che l'articolo 8 reca un'autorizzazione di spesa, per gli anni dal 2025 al 2027, a favore della **società RAM S.p.a.**, per le attività di supporto e assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle **linee di intervento** in materia di **economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviale marittimo**. Nel dettaglio, il **comma 1** autorizza la spesa di euro 200.000 per l'anno 2025 e di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, per gli **atti convenzionali** da stipularsi tra la società "RAM-Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a.", società *in-house* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dello svolgimento delle attività di supporto e assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle citate linee di intervento.

La società RAM S.p.a., costituita nel 2004 con il nome di Rete Autostrade Mediterranee (RAM) per l'attuazione del Programma Nazionale delle Autostrade del Mare, ha successivamente allargato i propri ambiti di azione supportando tecnicamente il MIT nell'elaborazione, l'attuazione e la gestione delle linee di intervento del sistema integrato di trasporto e logistica, compresa la gestione dei contributi c.d. Marebonus e Ferrobunus, dei fondi europei relativi alle reti TEN-T nonché per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale che è finanziata nell'ambito degli investimenti del PNRR (Missione 3 Componente 2, Investimento 5-bis). La società è partecipata interamente dal MEF, che ne detiene il 100% del capitale.

Il nuovo **comma 1-bis** si inserisce pertanto in questo contesto e, facendo salvo quanto già previsto dal comma 1, autorizza una spesa per l'attuazione di **ulteriori linee di intervento** in materia di **mobilità e sviluppo e digitalizzazione dei sistemi di trasporto e logistica**.

Ai sensi di detto comma, la spesa è da quantificarsi in **1 milione di euro** per l'anno **2026** e **2 milioni di euro** per l'anno **2027**.

Per quel che attiene alla copertura finanziaria della disposizione, la norma prevede che a tali oneri si provveda:

- quanto a 1 milione di euro per il 2026:
 - mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa pari a **300.000 euro** a valere sulla dotazione di 5 milioni annui dal 2021 al 2034 stanziati dalla Legge di bilancio 2021 per sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (MTO) che hanno subito dei danni economici connessi all'emergenza COVID-19 (articolo 1, comma 671, [legge](#) n. 178 del 2020);
 - mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa pari a **700.000 euro** a valere sul contributo pari a 1 miliardo e 190 milioni di euro (ripartiti negli anni dal 2020 al 2034) stanziato al fine di sostenere le imprese per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 (articolo 214, comma 3, del [decreto-legge](#) n. 34 del 2020)
- quanto a 2 milioni di euro per il 2027:
 - mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa pari a **2 milioni** di euro a valere sulla già citata dotazione stanziata dalla Legge di bilancio 2021 e quantificata in 5 milioni annui dal 2021 al 2034.

Articolo 1, commi 481-484
(Esenzione addizionale comunale sui diritti di imbarco negli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma)

I commi 481-484, introdotti nel corso dell'esame parlamentare, prevedono l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco negli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma a decorrere dal 1° gennaio 2026. Le somme dovute ai comuni interessati a valere sulle entrate derivanti dall'addizionale in oggetto non sono pertanto corrisposte e la Regione Emilia-Romagna provvede a ristorare i suddetti comuni.

Si prevede, altresì, che la medesima Regione provveda a versare all'entrata del bilancio dello Stato 1.912.300 euro, entro il 30 aprile di ciascun anno. In caso di mancato versamento da parte della Regione Emilia-Romagna delle somme così quantificate, entro il termine suddetto, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a trattenere il corrispondente importo sulle somme spettanti all'Emilia Romagna, fatte salve le somme per il finanziamento dei diritti sociali, delle politiche sociali e della famiglia, nonché la tutela della salute.

Si dispone, inoltre, circa il trasferimento in favore dell'entrata dello Stato e dell'INPS, secondo la disciplina applicabile inerente all'addizionale in oggetto.

Le disposizioni in esame, come detto, prevedono che **non si applichi l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco negli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma a decorrere dal 1° gennaio 2026.**

Tale esenzione è posta con l'esplicita finalità di incrementare il flusso turistico negli aeroporti dell'Emilia-Romagna che abbiano fatto registrare meno di 700.000 viaggiatori annui nel 2024.

L'**addizionale sui diritti d'imbarco** è disciplinata dall'articolo 2, comma 11, della [legge n. 350 del 2003](#) (legge finanziaria 2004).

Per quanto riguarda la **destinazione delle somme**, la quota corrispondente a 1 euro per passeggero stabilita inizialmente dall'art. 2, co. 11 della legge n. 350 citata e destinata all'entrata del bilancio dello Stato, viene 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) **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, al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture.

L'addizionale, fissata inizialmente nella misura di 1 euro a passeggero imbarcato, è stata successivamente incrementata, con specifica destinazione delle relative somme, nelle misure di seguito indicate, con una serie di interventi legislativi:

- di 1 euro a passeggero dal D.L. n. 7/2005, poi portati a 3 euro a passeggero dal decreto-legge 134 del 2008 (per la destinazione di tale incremento v. *infra*);
- di 50 centesimi di euro a passeggero a decorrere dall'anno 2007, destinati a ridurre il costo a carico dello Stato del **servizio antincendi negli aeroporti**;
- di 2 euro a passeggero imbarcato a decorrere dal 1° luglio 2013 (articolo 4, comma 75 della legge n. 92 del 2012), con **specificata destinazione di tali somme all'INPS**, con versamento da parte dei gestori di servizi aeroportuali con le modalità in uso per la riscossione dei diritti di imbarco e con la previsione che il versamento da parte delle compagnie aeree avvenga entro tre mesi dalla fine del mese in cui sorge l'obbligo (art. 2, comma 48, lett. b) della legge n. 92/2012).

L'incremento dell'addizionale, pari ai 3 euro previsti dall'articolo 6-*quater*, comma 2, del DL n. 7 del 2005, è stato destinato, a seguito di diverse proroghe, fino al 31 dicembre 2018 ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249) e, per l'anno 2019, all'alimentazione dello stesso Fondo nella misura del cinquanta per cento. A decorrere **dal 1° gennaio 2020 tali maggiori somme sono riversate alla gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS** (articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88).

Si rammenta, inoltre, che l'articolo 1, comma 744, della legge di bilancio per il 2025 ([legge n. 207 del 2024](#)), reca disposizione circa le procedure di accertamento e versamento delle addizionali comunali sui diritti di imbarco dei passeggeri aerei; il successivo comma 745 ha disposto l'incremento dell'addizionale di 50 centesimi a passeggero dal 1° aprile 2025 per i voli con destinazioni extra UE in partenza da aeroporti con traffico superiore ai dieci milioni annui di passeggeri (cfr. il relativo [dossier di documentazione](#)).

A seguito della mancata applicazione dell'addizionale, le **disposizioni in esame** prevedono che la **Regione Emilia-Romagna provveda al ristoro dei comuni** destinatari di risorse secondo quanto previsto dalla lettera a) dell'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 (vedi sopra).

Si prevede:

- che la Regione Emilia-Romagna versi la somma di 1.912.300 euro annui dal 2026 all'entrata dello Stato, a compensazione dell'attuale gettito; entro il 30 aprile, dal 2026;
- il versamento all'INPS di 1.471.000 euro a decorrere dal 2026 destinati alle relative gestioni;
- un importo di 294.200 euro sia destinato alle finalità di cui all'articolo 2, comma 11, lettere *a)* e *b)* della legge n. 350 del 2003 (vedi sopra);
- un importo di 147.100 euro sia destinato alle finalità di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 (concernente la riduzione del costo del **servizio antincendi negli aeroporti**).

In caso di **mancato versamento** da parte della Regione Emilia-Romagna degli importi suddetti nel termine del 30 aprile di ciascun anno, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a trattenere l'importo corrispondente sulle somme spettanti alla Regione medesima.

Articolo 1, comma 485
(Autorizzazioni di spesa per interventi in materia di mobilità)

Il **comma 485** dell'**articolo 1**, introdotto nel corso dell'**esame al Senato**, autorizza la spesa di **200 milioni** di euro per l'anno **2026** e di **150 milioni** di euro per l'anno **2027** per interventi normativi in materia di mobilità.

Nel dettaglio, il **comma 485**, introdotto nel corso dell'**esame al Senato**, reca la seguente autorizzazione di spesa per **interventi normativi** in materia di **mobilità**:

- **200 milioni** di euro per il **2026**;
- **150 milioni** di euro per il **2027**.

La novella in rassegna non definisce le finalità di spesa, ma in merito pare rinviare a futuri interventi normativi.

Per una panoramica dei principali interventi in materia di mobilità si rimanda all'apposito [tema](#) sul portale della documentazione della Camera dei deputati.

Articolo 1, comma 486
(Sicurezza gallerie ferroviarie)

Il **comma 486** dell'**articolo 1**, introdotto nel corso dell'esame al **Senato**, autorizza la spesa di **5 milioni di euro** per **ciascuno** degli anni **2026** e **2027** al fine di consentire al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di assicurare, in caso di incidente, **l'accessibilità in sicurezza alle gallerie in esercizio** di lunghezza superiore ai mille metri, nelle more del completamento degli interventi per il miglioramento dei relativi livelli di sicurezza.

Con riferimento alla **sicurezza delle gallerie ferroviarie** occorre ricordare, in via preliminare, che il comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto legge n. [183 del 2020](#), convertito, con modificazioni dalla legge n. 21 del 2021, ha introdotto una serie di disposizioni volte ad **assicurare l'omogeneità** della normativa **nazionale** con quella **europea**, prevedendo in particolare l'adozione di **specifiche linee guida**, tramite apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), indirizzate ai **gestori delle infrastrutture ferroviarie** e alle imprese ferroviarie.

Nel dettaglio, ai sensi del citato articolo 13, comma 17-*bis*, quarto, quinto e sesto periodo, è previsto che, in caso di **incidente**, i **gestori assicurino**, con oneri a proprio carico, **l'accessibilità in sicurezza delle gallerie di lunghezza superiore a mille metri** alle **squadre di soccorso** e ai **vigili del fuoco**, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche idonei.

In attuazione delle medesime previsioni, i gestori predispongono annualmente, sulla base dell'analisi delle specifiche situazioni territoriali e nell'ambito delle risorse disponibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, un **programma annuale** sulle modalità di accesso in sicurezza, dandone informazione al MIT e all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda all'apposito [dossier](#) relativo al provvedimento.

Le citate **linee guida** sono quindi state **approvate** con [decreto del MIT del 4 marzo 2025](#).

Ai presenti fini, è importante evidenziare che, ai sensi del comma 2 del paragrafo 8 dell'Allegato A delle citate linee guida, il gestore deve adottare

un **programma di interventi** per il miglioramento, anche per fasi, dei **livelli di sicurezza delle gallerie in esercizio**. L'adozione del piano deve avvenire entro **16 mesi** dall'emanazione delle linee guida (giugno 2026).

Gli interventi ivi previsti devono essere **completati** entro **8 o 15 anni** dall'entrata in vigore del decreto di approvazione delle linee guida (4 marzo 2025), a seconda del **livello di rischio delle gallerie**.

Pertanto, il senso della disposizione qui in commento si sostanzia in un intervento di **sostegno finanziario pari a 5 milioni di euro** per ciascuno degli anni 2026 e 2027, nelle more dell'**attuazione dei predetti interventi**.

Articolo 1, commi da 667 a 671
(Area comprensorio Falconera – Palagon nel comune di Caorle)

Il comma 667 dispone il **trasferimento dell'area** del comprensorio denominato «Falconera - Palagon» del comune di Caorle al patrimonio disponibile del Comune medesimo. Il comma 668 prevede che al trasferimento di cui al comma 667 si applicano le disposizioni della legge n. 177 del 1992 ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 6 della medesima legge. I commi 669 e 670 precisano che il trasferimento di porzioni dell'area del demanio idrico **fa venire meno le pretese della Regione del Veneto e dello Stato** relative ai canoni pregressi e, in genere, ai compensi richiesti a qualsiasi titolo e che il trasferimento di porzioni dell'area del demanio marittimo di cui all'allegato V-bis. Per effetto del comma 671, ferma restando la salvaguardia dei termini di prescrizione, sono **sospesi i procedimenti di ingiunzione o di rilascio delle aree** di cui all'allegato X comunque motivati nonché le **procedure di riscossione coattiva** promosse per il recupero dei canoni e delle indennità afferenti alle occupazioni insistenti sulle aree del demanio marittimo ricomprese nel comprensorio medesimo.

In premessa si evidenzia che i commi in esame riproducono, con alcune modifiche riconducibili all'esito del dibattito parlamentare, delle relative audizioni e degli emendamenti proposti, il testo del [disegno di legge atto del Senato n. 484](#) attualmente all'esame della 6a Commissione permanente (Finanze e tesoro), rubricato "Norme riguardanti il trasferimento al patrimonio disponibile e la successiva cessione a privati di aree demaniali nel comune di Caorle".

La relazione illustrativa del disegno di legge, riportata di seguito, consente di chiarire la motivazione del comma in esame.

A carico di alcune decine di famiglie residenti nel quartiere di Falconera, nel comune di Caorle, sono stati avviati processi per occupazione abusiva di spazio demaniale. I cittadini dovranno difendere le case che abitano da decenni, situate in un'area formalmente ancora demaniale, nonostante la zona della via dei Casoni abbia perduto i caratteri propri del patrimonio demaniale. Il comune di Caorle ha più volte chiesto alle autorità competenti di poter acquisire in proprietà o di avere in concessione l'area cosiddetta «Falconera». Negli ultimi anni si sono succeduti incontri e contatti con i rappresentanti della capitaneria di porto, dell'Agenzia del demanio e del Genio civile di Venezia senza nessun significativo passo avanti. L'11 febbraio 2019 è stata inviata una lettera al vice presidente della regione Veneto da parte del vice sindaco di Caorle per chiedere l'interessamento degli organi regionali al fine di poter giungere presto ad una soluzione.

Nel 2007 il comune di Caorle ha fatto richiesta di acquisto dell'area all'Agenzia del demanio, chiedendone la preliminare sdemanializzazione, ai sensi dell'articolo 1, commi 434 e 435, della legge 30 dicembre 2004, n. 311. L'Agenzia del demanio, sulla base della normativa citata, ha dato il proprio assenso all'alienazione a favore del comune, comunicando il costo della cessione e degli indennizzi pregressi. Il comune ha previsto nel proprio bilancio le somme necessarie, ma il procedimento non è mai andato avanti e non si è arrivati ad una conclusione. In un incontro tenutosi il 25 maggio 2017 fra il comune e l'Agenzia del demanio sono state finalmente definite le procedure per la sdemanializzazione e quindi per la conseguente cessione delle aree demaniali sia per la parte privata che per la parte pubblica. Il comune di Caorle, con l'intento di accelerare i tempi ed ottenere il prima possibile la disponibilità dell'area per mettere fine all'incertezza dei residenti della zona, in data 27 dicembre 2017 ha presentato domanda di concessione al Genio civile di Venezia, ma ancora non risulta pervenuta alcuna risposta.

L'area di Falconera ha una storia peculiare. All'inizio del Novecento vi si insediò un consistente nucleo di pescatori di Caorle, realizzando delle capanne e altre rudimentali abitazioni (cosiddetti « casoni »). Con il passare degli anni lo stato dei luoghi venne a modificarsi per effetto del progressivo ritiro del mare, lasciando emergere un tratto di spiaggia sempre più ampio; contestualmente, gli insediamenti abitativi assunsero maggiore consistenza (fino agli inizi degli anni Settanta) e furono destinati, oltre che alla pesca, anche ad attività complementari al turismo, stante la vocazione della località di Caorle. Il comune ha dovuto provvedere a dotare la zona di una strada di accesso e delle necessarie opere di urbanizzazione primaria.

Il suolo risultava demaniale: per costruire gli edifici non erano stati richiesti licenze o permessi alle autorità competenti. Inizialmente, alla metà degli anni Cinquanta, fu chiesto ai residenti il pagamento di un'indennità per l'occupazione dell'area, ma poi, per un lunghissimo periodo di tempo, le domande di pagamento cessarono di essere presentate e nessuna autorità si attivò in modo efficace per impedire i successivi insediamenti, né per far rimuovere quelli esistenti. Nell'ambito di un procedimento penale attivato dalla Capitaneria di porto di Venezia il consulente tecnico che, a causa della variazione dei luoghi dallo stato originario, sia per effetti naturali che per l'azione umana, negò la permanenza dei requisiti di demanialità e pertanto del pubblico interesse per i terreni in oggetto.

Fin dal 1993 (con deliberazione del consiglio comunale n. 21 del 5 marzo 1993, trasmessa ai Ministeri della marina mercantile, delle finanze e del tesoro), il comune di Caorle ha richiesto ufficialmente la sdemanializzazione dell'area di Falconera. Le condizioni per la dismissione dal demanio pubblico dell'area esistono, quindi, da molti anni e l'acquisizione o concessione da parte del comune di Caorle permetterebbe anche un'adeguata tutela e salvaguardia dei casoni.

Attualmente la situazione sta diventando grave anche sotto il profilo sociale, a causa dell'estrema incertezza, dei sequestri immobiliari già avvenuti e dell'inizio dei processi per occupazione abusiva di spazio demaniale.

Il timore delle famiglie della zona è non solo quello di essere condannate per il reato contestato, ma anche quello di perdere le proprie case.

La vicenda di Falconera è simile a quella delle circa trecento case costruite in riva al canale Lusenzo a Chioggia, di cui alla legge 28 febbraio 2020, n. 17, approvata dal Parlamento nella scorsa legislatura; solo che a Falconera il numero delle famiglie interessate è di alcune decine, quindi molto inferiore.

Si auspica un celere esame del presente disegno di legge non solo per dare risposte certe alle famiglie di Falconera, ma anche per garantire loro lo stesso trattamento e gli stessi diritti delle famiglie di Chioggia, che si trovano in un'analoga situazione.

Nel dettaglio, il **comma 667** dispone il **trasferimento dell'area** del comprensorio denominato «Falconera - Palangon» del comune di Caorle, distinta in catasto come all'allegato X della presente legge, al patrimonio disponibile del Comune medesimo.

Il **comma 668** prevede che al trasferimento di cui al comma 667 si applicano le disposizioni della [legge n. 177 del 1992](#) (Norme riguardanti aree demaniali nelle province di Belluno, Como, Bergamo e Rovigo, per il trasferimento al patrimonio disponibile e successiva cessione a privati), ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 6 della medesima legge (si veda di seguito).

L'articolo 1 della menzionata legge n. 177 del 1992 prevede che le aree demaniali ricadenti nel territorio della provincia di Belluno, nonché di alcuni comuni della provincia di Como, di Bergamo e Rovigo, su cui siano state eseguite in epoca anteriore al 31 dicembre 1983 opere di urbanizzazione da parte di enti o privati cittadini, a seguito di regolare concessione o anche in assenza di titolo alcuno, e quelle ancorché non edificate, ma comunque in possesso pacifico di privati, sono trasferite al patrimonio disponibile di ciascun comune. L'intendente di finanza, territorialmente competente, è autorizzato ad eseguire la cessione a trattativa privata di tali beni, in deroga ad ogni normativa vigente, determinando il prezzo di cessione con riguardo alla valutazione del solo terreno con riferimento alle caratteristiche originarie e non tenendo conto del valore di quanto edificato.

Ai sensi dell'articolo 2, i comuni di cui all'articolo 1 sono autorizzati ad alienare, a domanda, ai privati possessori delle aree di cui al medesimo articolo 1, i terreni ottenuti in uso od in godimento, una volta eseguite le opere di urbanizzazione. Il relativo prezzo di cessione dovrà comprendere la spesa di acquisto e quella di urbanizzazione.

L'articolo 3 stabilisce il meccanismo di determinazione del prezzo di cui all'articolo 2 demandandone la determinazione all'ufficio tecnico erariale di ciascuna provincia con riguardo alla valutazione del solo terreno con riferimento alle caratteristiche originarie, non tenendo conto del valore di

quanto edificato aumentato delle spese di urbanizzazione. L'imposta di registro è fissata a lire 100.000.

Ai sensi dell'articolo 4, gli acquisti delle aree devono essere effettuati entro sei mesi dalla determinazione del prezzo dell'ufficio tecnico erariale. Ove l'atto di compravendita non segua entro sei mesi dalla determinazione del prezzo da parte dell'ufficio tecnico erariale o della sentenza del pretore, il trasferimento ha luogo di diritto. Il prezzo dovrà essere versato entro l'anno ovvero, a scelta dell'acquirente, in cinque rate annuali eguali scadenti il 31 dicembre di ciascun anno. Il mancato pagamento del prezzo non dà diritto all'amministrazione di chiedere la risoluzione del contratto, nè produce la caducazione dell'effetto di cui al comma 2, se non decorsi tre mesi dalla diffida ad adempiere, notificata dall'amministrazione.

L'articolo 5 vieta ai privati acquirenti dal comune di alienare a qualsiasi titolo il terreno acquistato ed il relativo diritto di superficie per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di stipulazione del contratto.

Ai sensi dell'articolo 6, l'acquisto delle aree ha valore di sanatoria agli effetti urbanistici e fa venire meno le pretese dello Stato per canoni pregressi ed in genere per compensi richiesti a qualsiasi titolo in dipendenza dell'occupazione delle aree. Dalla data di presentazione della domanda di cui all'articolo 2 sono sospesi i procedimenti di ingiunzione o di rilascio delle aree, comunque motivati.

L'articolo 7 precisa infine che qualora eventi successivi alla vendita rendessero necessaria, per motivi di sicurezza idraulica, la riacquisizione allo Stato dei terreni ceduti in base alla presente legge, l'esproprio avrà luogo senza corresponsione di indennità.

Il **comma 669** precisa che, in considerazione della [delibera n. 1305/DGR della Giunta della Regione Veneto del 20 ottobre 2025](#), il trasferimento di porzioni dell'area del demanio idrico di cui all'allegato X fa **venire meno le pretese della Regione del Veneto** relative ai canoni pregressi e, in genere, ai compensi richiesti a qualsiasi titolo in dipendenza dell'occupazione delle aree medesime, limitatamente alle aree oggetto di trasferimento e di cessione.

In particolare, la suddetta delibera n. 1305/DGR della Regione del Veneto quantifica l'ammontare dei canoni del demanio idrico in circa 1.550.000,00 euro per i canoni pregressi/indennizzati a tutto il 31 dicembre 2024 al netto degli importi corrisposti (a decorrere, per alcune situazioni, dall'annualità 2013), e in circa 133.000,00 euro annui l'ammontare dei canoni del demanio idrico futuri a decorrere dall'annualità 2025.

Analogamente, il **comma 670** prevede che il trasferimento di porzioni dell'area del demanio marittimo di cui all'allegato X alla presente legge fa **venire meno le pretese dello Stato** relative ai canoni pregressi e, in genere, ai compensi richiesti a qualsiasi titolo in dipendenza dell'occupazione

dell'area medesima, limitatamente alle aree oggetto di trasferimento e di cessione.

Per effetto del **comma 671**, in relazione alle aree di cui al comma 667, dalla data di presentazione della domanda di cui all'articolo 2 della citata legge n. 177 del 1992, ferma restando la salvaguardia dei termini di prescrizione, sono **sospesi i procedimenti di ingiunzione o di rilascio delle aree** di cui all'allegato X comunque motivati nonché le **procedure di riscossione coattiva** promosse per il recupero dei canoni e delle indennità afferenti alle occupazioni insistenti sulle aree del demanio marittimo ricomprese nel comprensorio medesimo. A tal fine, l'Agenzia del demanio trasmette in via telematica all'agente della riscossione i relativi provvedimenti di sospensione.

ALLEGATO X - Elenco mappali

Foglio	Mappali interessati	Tipo di demanio	Zona
34	1414	idrico	Falconera 4
34	1413	idrico	Falconera 4
34	1424	idrico	Falconera 4
34	1417	idrico	Falconera 4
34	1409	idrico	Falconera 4
34	1429	idrico	Falconera 4
34	1339	idrico	Falconera 4
34	1341	idrico	Falconera 4
34	1410	idrico	Falconera 4
34	1207	idrico	Falconera 4
34	1167	idrico	Falconera 4
34	1166	idrico	Falconera 4
34	693	idrico	Falconera 4
34	23	idrico	Falconera 4
34	1437	idrico	Falconera 4
34	1356	idrico	Falconera 4
34	1208	idrico	Falconera 4/Nicosolo/Palangon 3
34	1212	marittimo	Falconera 4
34	1331	marittimo	Falconera 4
34	1210	marittimo	Falconera 4
34	1385	marittimo	Falconera 4
34	1384	marittimo	Falconera 4
34	1175	idrico	Nicosolo/Palangon 1
34	1119	idrico	Nicosolo/Palangon 2
34	1316	idrico	Nicosolo/Palangon 1
34	1412	idrico	Nicosolo/Palangon 1

34	1176	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1178	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1174	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1177	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1173	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	3	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1187	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1196	idrico	Nicesolo/Palangon 1
34	1121	idrico	Nicesolo/Palangon 3
34	1120	idrico	Nicesolo/Palangon 3
34	1122	idrico	Nicesolo/Palangon 3

Articolo 1, comma 735
*(Razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione della
società RAI-Radiotelevisione italiana Spa)*

Il **comma 735**, introdotto al Senato, prevede una **riduzione**, pari a **10 milioni di euro** per l'anno **2026**, delle entrate versate a titolo di canone di abbonamento alle radioaudizioni e destinate alla RAI, cui la società dovrà far fronte con misure di **razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione**.

Il **comma** in esame, introdotto durante l'esame al Senato, dispone che la RAI-Radiotelevisione italiana Spa promuova, “**per il predetto triennio**” (locuzione su si veda *infra*) l'adozione di misure di **razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione**, riducendo al contempo di **10 milioni di euro**, per l'anno **2026**, le entrate versate a titolo di canone di abbonamento alle radioaudizioni destinate alla medesima società, ai sensi del comma 616, lettera *b*), dell'articolo 1 della [legge 30 dicembre 2020, n. 178](#). Ciò, specifica la norma, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 861, della [legge 30 dicembre 2024, n. 207](#).

L'articolo, comma 616, lettera *b*), della legge n. 178 del 2020 reca la disciplina, a decorrere dal 1° gennaio 2021, della destinazione delle entrate versate a titolo di **canone di abbonamento alle radioaudizioni** ai sensi degli [articoli 1 e 3 del regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246](#), le quali confluiscono:

a) quanto a **110 milioni di euro annui**, al **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione** istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze;

b) per la **restante quota**, alla società **RAI-Radiotelevisione italiana Spa**, ferme restando le somme delle entrate del canone di abbonamento già destinate dalla legislazione vigente a specifiche finalità, sulla base dei dati del rendiconto del pertinente capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato dell'anno precedente a quello di accredito.

Il comma 861 dell'articolo 1 della legge n. 207 del 2024, impone alla RAI-Radiotelevisione italiana Spa di promuovere l'adozione di **misure di razionalizzazione dei costi per consulenze esterne**. In relazione agli anni 2026 e 2027, interessati anche dalla norma ora in commento, la società è tenuta a realizzare una riduzione pari almeno al 2 per cento, per il 2026, e del 4 per cento, per il 2027, rispetto al corrispondente ammontare sostenuto nella media del triennio 2021-2023. Analogamente, la stessa norma imponeva alla società di mettere in atto, nel corso dell'anno 2025, **misure di contenimento dei costi esterni** tali da realizzare, negli **anni 2026 e 2027**, una riduzione dell'ammontare complessivo degli stessi, al netto

dell'inflazione registrata nei medesimi anni, pari almeno al **2 per cento** rispetto all'ammontare dei corrispondenti costi sostenuti nell'anno 2024. I **risparmi** derivanti da tali misure di riduzione dei costi sono finalizzati al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 del contratto nazionale di servizio per il periodo 2023-2028, che, si ricorda, impegna la RAI ad **accelerare la trasformazione da broadcaster a digital media company**, sia investendo in soluzioni innovative di natura tecnica e tecnologica per un accesso universale, facile ed efficiente, all'offerta del servizio pubblico su tutte le piattaforme, sia garantendo un'offerta digitale rilevante, accessibile e fruibile per ogni cittadino utente.

Si segnala che il testo del comma in esame riferisce le misure di razionalizzazione dei costi di funzionamento e di gestione al “predetto triennio”, laddove la riduzione degli stanziamenti trasferiti alla RAI, è disposta per il solo 2026.

Articolo 1, comma 736
(Riduzione del contributo alla finanza pubblica da parte dell'ACI)

Il **comma 736**, introdotto al **Senato**, **delimita** temporalmente agli **anni 2025 e 2026** l'obbligo, posto in capo all'**Automobile Club d'Italia (ACI)** dalla legge di bilancio per il 2025, di versare annualmente a favore dell'entrata del bilancio dello Stato la somma di **50 milioni di euro**, quale contributo al raggiungimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica.

Nel dettaglio, il **comma 736** sostituisce l'[articolo 1, comma 867, della legge n. 207 del 2024](#), disponendo che, ai fini del concorso al raggiungimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, per gli anni **2025 e 2026** l'Automobile Club d'Italia provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato la somma di **50 milioni di euro annui**.

Nel **testo originario** della legge n. 207 del 2024, il comma 867 prevedeva un versamento di 50 milioni annui **“a decorrere dall'anno 2025”**, senza termine finale.

La disposizione in esame specifica che tali risorse restano acquisite all'erario.

Natura giuridica dell'ACI

L'Automobile Club d'Italia (ACI) è un **ente pubblico non economico a base associativa, senza scopo di lucro**: rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo italiano e, attraverso la propria rete territoriale, svolge attività e servizi di pubblico interesse.

Le sue origini risalgono ai primi anni del Novecento: **il 25 gennaio 1905** viene costituito, con sede a Torino, l'ente nazionale denominato Automobile Club d'Italia. Nel **1926** l'ACI viene **eretto in Ente morale** con **R.D. 14 novembre 1926, n. 2481**; in seguito, la sede viene trasferita a Roma. Con la **legge 20 marzo 1975, n. 70**, l'ACI rientra nel perimetro degli enti pubblici non economici oggetto di riordino.

Dal punto di vista organizzativo, l'ACI opera come **federazione nazionale** che riunisce **98 Automobile Club provinciali e locali**, i quali sono **enti pubblici non economici, autonomi e a base associativa**; questi club territoriali, pur seguendo le direttive della federazione, operano con autonomia, gestendo servizi e manifestazioni localmente, come dimostra l'esistenza dell'AC di Acireale, che pur non essendo capoluogo di provincia gode di autonomia storica.

Sul piano internazionale, l'ACI è **membro della *Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)***, organismo nato nel 1904 (come *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus*, AIACR) e divenuto FIA nel 1946; la FIA riunisce oggi **oltre 240 organizzazioni in più di 140 Paesi**.

Un passaggio centrale nella storia istituzionale dell'ACI è la gestione del **Pubblico Registro Automobilistico (PRA)**: il **R.D.L. 15 marzo 1927, n. 436** ha istituito il PRA **presso le sedi dell'ACI**.

Nel tempo, ACI ha svolto anche funzioni rilevanti in materia di fiscalità automobilistica: il **Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche** (D.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39) prevede che il Ministro delle finanze possa **affidare all'ACI la riscossione** delle tasse di circolazione tramite apposita convenzione.

A partire dagli anni Ottanta, la riscossione è stata disciplinata tramite convenzione con lo Stato (ad es. convenzione approvata con D.M. 26 novembre 1986, richiamata in atti regionali). Successivamente, **dal 1° gennaio 1999** la riscossione, l'accertamento e le attività connesse relative alle tasse automobilistiche non erariali sono state **demandate alle Regioni a statuto ordinario**.

Oggi l'ACI opera sulla base di **accordi di cooperazione con 14 Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano**.

In ambito sportivo, l'ACI è riconosciuto dalla FIA come **unica Autorità nazionale italiana per lo sport automobilistico**, titolare del relativo potere sportivo; inoltre è una **Federazione sportiva nazionale** nell'ordinamento sportivo italiano.

Più di recente, l'evoluzione digitale e l'integrazione delle banche dati hanno portato a due ulteriori snodi:

- con l'art. 51 del **D.L. 124/2019** è stata prevista l'acquisizione dei dati delle tasse automobilistiche nel sistema informativo del PRA; l'Agenzia delle Entrate ha chiarito che il precedente archivio è stato dismesso "a favore" del PRA gestito dall'ACI, e la gestione operativa del nuovo archivio (l'Archivio Nazionale delle Tasse Automobilistiche-ANTA) è stata trasferita ad ACI (in attuazione della norma) a partire dal 2021.

- quanto al **Documento Unico di circolazione e di proprietà (DU)** introdotto dal **d.lgs. 98/2017**, dal **1° ottobre 2021** l'emissione è entrata definitivamente a regime, in cooperazione tra PRA e Motorizzazione.

Infine, pur essendo un ente a base associativa **non gravante sulla finanza pubblica**, l'ACI (come gli enti aventi natura associativa) deve adeguarsi con propri regolamenti:

- ai principi del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di organizzazione degli uffici e rapporti di lavoro alle sue dipendenze, nonché ai principi generali di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica, ai sensi dell'articolo 2, comma 2-bis, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101;

- ai principi generali desumibili dal testo unico di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in materia di società a partecipazione pubblica, secondo criteri di razionalizzazione e contenimento della spesa, ai sensi dell'articolo 10, comma 2-bis, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91.

Attività istituzionali dell'ACI

In attuazione delle finalità e degli scopi istituzionali definiti dallo Statuto (artt. 1 e 4), l'ACI eroga servizi di interesse generale a beneficio della collettività, con onere a proprio carico, senza alcun contributo pubblico di funzionamento.

Sono attività istituzionali in senso stretto:

- **Sicurezza stradale, educazione e formazione alla mobilità**, anche in collaborazione con il Ministero dell'Istruzione e del Merito.
- **Informazione su viabilità e mobilità stradale**, a livello locale e nazionale, tramite i servizi di infomobilità (Luceverde) e la collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del **CCISS – “Viaggiare informati”**.
- **Studio scientifico e ricerca** sui temi della mobilità e della sostenibilità (sicurezza, accessibilità, tutela dell'ambiente), anche attraverso la **Fondazione Filippo Caracciolo**.
- **Rilevazione, analisi e diffusione di dati su mobilità e incidentalità**, in collaborazione con **ISTAT** (tradizionale attività congiunta sui dati dell'incidentalità stradale).
- **Valutazione della sicurezza di infrastrutture e veicoli**, quale partner di organismi internazionali come iRap e EuroNCAP;
- **Servizio di assistenza telefonica “ViaggiareSicuri”** per conto dell'Unità di Crisi del MAECI, con call center ACI attivo **24/7**.
- **Campagne di sensibilizzazione e informazione** su sicurezza stradale, mobilità, ambiente e cultura dell'automobilismo, attraverso canali digitali e media dedicati (web, social, riviste, radio e TV).
- **Tutela, valorizzazione e diffusione** della conoscenza **del patrimonio storico motoristico italiano** (motorismo storico e cultura del veicolo).
- **Servizi digitali a favore dei cittadini:**
- presenza dei **servizi ACI su IO**, l'app dei servizi pubblici (nel 2024 i servizi ACI su IO hanno raggiunto **oltre 13,8 milioni di utenti**);
- **App ACI Space** (nel 2024 ha registrato **3,3 milioni di download** e offre, tra le principali funzionalità, la consultazione delle informazioni sui veicoli - bollo, attestazione di proprietà digitale, eventuali vincoli/gravami - e servizi di mobilità/assistenza).

Attività Associative

L'ACI, attraverso le tessere associative, offre ai soci un pacchetto di servizi di assistenza al veicolo e alla persona, tra cui:

- **Soccorso stradale e servizi accessori** (ad esempio **auto sostitutiva** in caso di guasto/immobilizzo).
- **Assistenza medico-sanitaria**, con servizi quali consulenza medica e **video-consulto**, oltre all'eventuale **invio di un medico** a domicilio.
- **Assistenza all'abitazione** tramite pronto intervento per emergenze domestiche (ad es. idraulico, elettricista, fabbro), nei limiti e con le modalità previste dal servizio.

Attività delegate: Gestione del Pubblico Registro Automobilistico – PRA

Il **Pubblico Registro Automobilistico (PRA)** è un registro pubblico istituito per assicurare la **certezza e la sicurezza della circolazione giuridica dei veicoli**, svolgendo la funzione di **pubblicità legale** della proprietà e degli altri diritti reali aventi a oggetto i veicoli. La pubblicità legale per gli **autoveicoli iscritti nel PRA** è prevista dal Codice civile (art. 2683 e seguenti).

Con l'istituzione del **Documento unico di circolazione e di proprietà** dei veicoli (**DU**) di cui al d.lgs. n. 98 del 2017 (a regime dal 1° ottobre 2021) - che unifica le informazioni di circolazione e di proprietà in un unico documento -, il servizio è gestito secondo un modello di cooperazione tecnologica ed istituzionale con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione della Motorizzazione civile, in un regime di completa digitalizzazione.

Il PRA, ai sensi del Codice dell'amministrazione digitale (art. 60, comma 3-ter), è indicato come **banca dati di interesse nazionale** a garanzia della sicurezza della circolazione e di supporto alle forze dell'ordine, alle istituzioni e alle compagnie di assicurazione.

Nel Sistema Informativo del PRA è istituito il **Registro dei veicoli con targa estera (REVE)**, **gestito da ACI**. L'obbligo di registrazione è operativo dal 21 marzo 2022. Il REVE è finalizzato, tra l'altro, a contrastare l'uso stabile in Italia di veicoli immatricolati all'estero in elusione degli obblighi previsti dall'ordinamento (fiscali, assicurativi e di circolazione).

L'ACI, attraverso il PRA, supporta alcune delle misure normative a sostegno del *welfare* e della lotta all'evasione fiscale, tra cui:

- fornitura analitica dei riscontri dei dati PRA a favore dell'INPS, necessari per l'accertamento dei requisiti richiesti per l'accesso a misure di sostegno, quali l'Assegno di inclusione e il Supporto formazione-lavoro;
- fornitura analitica all'Agenzia delle Entrate dei veicoli circolanti ("Redditometro").

Le società attualmente partecipate da ACI

L'ACI svolge la propria attività anche tramite un insieme di società partecipate, strumentali al perseguimento delle finalità istituzionali dell'ente. Nel perimetro delle **partecipazioni dirette** considerate di seguito, **cinque** società operano in **regime di in house providing**, mentre **quattro** operano **sul mercato**.

Società in house providing

- **ACI Informatica S.p.A.:** partecipata 100% da ACI, costituita nel 1963, con oggetto sociale "Autoproduzione di beni e servizi strumentali settore informatico, telecomunicazioni, editoriale, commerciale, marketing e comunicazione istituzionale.
- **ACI Progei S.p.A.:** partecipata 100% da ACI, costituita nel 1954, con oggetto sociale "Acquisto, costruzione, vendita e gestione di beni immobili e diritti immobiliari per conto proprio e per conto dell'Automobile Club d'Italia".
- **ACI Mobility S.p.A. (già ACI Global S.p.A.,** partecipata 100% da ACI, costituita nel 2001, con oggetto sociale "Autoproduzione di beni e servizi

strumentali nel settore dei servizi di assistenza alla mobilità con riferimento ai veicoli e alla persona verso i soci ACI"). La costituzione del nuovo assetto ha previsto la **fusione per incorporazione di ACI Infomobility S.p.A. e Agenzia Radio Traffic S.p.A.** in ACI Global S.p.A., il **cambio di denominazione sociale di ACI Global S.p.A. in ACI Mobility S.p.A.**, e il **trasferimento** – a partire dal 1° gennaio 2026 – **della società ACI Editore S.r.l.** da ACI Informatica S.p.A. ad ACI Mobility S.p.A.

- **ACI Sport S.p.A.:** partecipata 100% da ACI, costituita nel 2000, con oggetto sociale "Autoproduzione di beni e servizi strumentali nei settori della promozione e dello sviluppo di eventi e attività sportive automobilistiche.
- **S.I.A.S. S.p.A.:** partecipata 90% ACI, 10% AC Milano, costituita nel 1922, con oggetto sociale "Sviluppo ed esercizio dell'Autodromo di Monza.

Società operanti in regime di mercato

- **Sara Assicurazioni S.p.A.:** partecipata 80% ACI, 14,65% Reale Mutua Assicurazioni Spa, 5,00% Generale Italia Spa, 0,3197% AC provinciali, 0,0247% azioni proprie; costituita nel 1946, con oggetto sociale "Esercizio di ogni forma di assicurazione e riassicurazione dei rischi automobilistici in genere, nonché di ogni altro rischio cui sia autorizzata".
- **ACI Global Servizi S.p.A.:** partecipata 100% ACI, costituita nel 2001, con oggetto sociale "Gestione del servizio di soccorso stradale su tutte le strade e autostrade italiane sia verso i clienti *corporate* sia verso i privati, ha una centrale operativa attiva h24". Nell'ottobre 2025 Sara Assicurazioni ha comunicato l'avvio del processo di acquisizione della totalità delle quote, da perfezionare dopo gli adempimenti regolamentari.
- **ACI Vallelunga S.p.A.:** partecipata 99,98% ACI, 0,02% AC ROMA, costituita nel 1922, con oggetto sociale "Organizzazione di manifestazioni sportive e promozionali, gare di velocità automobilistiche e motociclistiche, corsi per la sicurezza stradale presso l'Autodromo di Vallelunga".
- **Ventura S.p.A.:** partecipata 100% ACI, costituita nel 1976, con oggetto sociale "Assunzione di partecipazioni in altre società e imprese, italiane e/o estere; finanziamento e coordinamento tecnico e finanziario a favore delle società partecipate". Secondo i dati del Registro Imprese, lo stato attuale della società risulta inattivo.

Oltre alle partecipazioni dirette, il sistema ACI presenta partecipazioni **indirette** (tramite controllate) e **minoritarie**. In particolare:

- nell'ambito del **Gruppo Sara**, risultano partecipazioni in **Sara Vita S.p.A.**, **Sara Services S.r.l.**, nonché in **Nomisma S.p.A.** e **U.C.I. Soc. Cons. a r.l.**
- nell'ambito di **ACI Informatica**, risultano partecipazioni/controllate tra cui **ACI Editore S.r.l.** (100% ACI Informatica), oltre a ulteriori partecipazioni societarie indicate nelle schede dedicate del Portale Trasparenza ACI.

Dal 19 dicembre 1996 ACI ha istituito la **Fondazione Filippo Caracciolo** (per gli studi sui problemi dell'automobilismo/mobilità), ente senza fini di lucro che persegue lo scopo di promuovere e incoraggiare studi e ricerca scientifica nel

campo della mobilità, con particolare riferimento a sicurezza, accessibilità e tutela dell'ambiente.

In base al **Regolamento di governance**, i Consigli di amministrazione delle società controllate ACI e il Consiglio di amministrazione della Fondazione Filippo Caracciolo risultano caratterizzati da una significativa presenza di rappresentanti della rete degli Automobile Club.

Come si è già ricordato, la federazione ACI riunisce 98 Automobile Club provinciali e locali, enti pubblici autonomi a base associativa. Nell'ambito della rete, diversi Automobile Club si avvalgono di società controllate per lo svolgimento e la gestione di servizi (ad esempio pratiche automobilistiche, parcheggi, attività commerciali connesse).

Pur essendo ente pubblico a base associativa e non gravante sulla finanza pubblica, l'ACI e gli Automobile Club federati sono tenuti ad adeguarsi, mediante propri regolamenti, ai principi generali desumibili dal Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175), tenendo conto delle rispettive specificità e secondo criteri di razionalizzazione e contenimento della spesa, ai sensi dell'articolo 10, comma 1-bis, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91.

L'attuale governance dell'ACI

Lo **Statuto ACI** vigente - approvato da ultimo con decreto del Ministro per lo sport e i giovani del 27 febbraio 2024 - individua gli **organi di indirizzo politico-amministrativo** (Assemblea, Consiglio Generale, Comitato Esecutivo e Presidente), affiancati dagli organi del settore sportivo e dagli organi di controllo, stabilendone composizione, durata, funzioni e principali regole di funzionamento.

L'**Assemblea** è l'organo rappresentativo più ampio. Lo Statuto non fissa un numero chiuso di componenti, definendone invece la composizione "per categorie". Ne fanno parte, infatti, il Presidente ACI, i Presidenti degli Automobile Club, i rappresentanti dell'Amministrazione vigilante e di specifici Ministeri (Interno, MEF, Difesa, MIT), un rappresentante ANAS, quattro rappresentanti delle Regioni (designati dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome), un rappresentante ANCI, un rappresentante UPI e un rappresentante per ciascun altro ente/associazione aderente.

In alcune decisioni qualificate (elezione del Presidente ACI, approvazione del budget annuale, modifiche statutarie e approvazione del regolamento generale delle attività sportive) l'Assemblea opera in forma integrata, con la partecipazione dei componenti del Consiglio Sportivo Nazionale e della Giunta Sportiva che non siano Presidenti di Automobile Club, ciascuno con un voto.

Quanto al voto, la regola è di un voto per ciascun componente, ma i Presidenti degli Automobile Club votano in modo ponderato (un voto ogni 500 soci o frazione di 500, calcolati secondo le risultanze del sistema informatico centrale ACI). Inoltre, i Presidenti di AC che siano anche componenti degli organi sportivi dispongono di un voto aggiuntivo per tale rappresentatività sportiva.

Il **Consiglio Generale** è l'organo che dà esecuzione agli indirizzi dell'Assemblea e delibera su tutte le materie non riservate ad essa. È composto, di regola, da 42 membri, che sono: il Presidente ACI; i rappresentanti dell'Amministrazione vigilante, dei Ministeri indicati dallo Statuto e di ANAS; i quattro rappresentanti regionali già presenti in Assemblea; venti membri eletti (uno per Regione) dai Comitati Regionali; altri otto membri eletti secondo la ripartizione prevista dallo Statuto; e fino a tre membri eletti dai rappresentanti degli enti e associazioni aderenti (o numero inferiore se gli aderenti sono meno di tre).

Il **Comitato Esecutivo** è l'organo più snello di gestione e impulso: è composto dal Presidente ACI (che lo presiede), dal rappresentante dell'Amministrazione vigilante e da otto membri eletti dal Consiglio Generale; al suo interno elegge tre Vice Presidenti

Il **Presidente ACI** è eletto dall'Assemblea (a scrutinio segreto) e, una volta eletto, viene nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri d'intesa con il Ministro vigilante, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti (l. n. 14/1978).

La durata della carica è di quattro anni, coincidenti con il quadriennio olimpico, con possibilità di conferma nei limiti delle regole applicabili alle nomine negli enti pubblici.

Accanto a questi organi "generali", lo Statuto disciplina l'assetto del **settore sportivo automobilistico**, affidato a Consiglio Sportivo Nazionale e Giunta Sportiva come organi di vertice dotati di autonomia normativa, regolamentare e finanziaria, nel rispetto dell'ordinamento sportivo.

Il **Consiglio Sportivo Nazionale** è l'organo di indirizzo della politica dello sport automobilistico ed è composto da 33 membri (incluso il Presidente ACI); la **Giunta Sportiva** è, invece, l'organo di gestione e attuazione degli indirizzi del Consiglio Sportivo Nazionale, ed è da 9 membri (incluso il Presidente ACI). Per entrambi gli organi, lo Statuto prevede anche vincoli di rappresentanza (ad es. quote minime per atleti/tecnici e per rappresentanti degli Automobile Club).

Quanto ai controlli, il **Collegio dei Revisori dei Conti** esercita il controllo generale sull'amministrazione dell'ACI: è composto da cinque revisori effettivi e due supplenti; uno effettivo e uno supplente sono nominati dal MEF, mentre gli altri sono eletti dall'Assemblea; il Presidente del Collegio è eletto tra i revisori effettivi.

Lo Statuto prevede inoltre un **Collegio dei Proviviri**, quale organo di garanzia, nominato dall'Assemblea.

Il recente riordino dell'ACI

L'**articolo 35 della legge n. 182 del 2025**, in vigore dal 18 dicembre 2025, reca una disciplina di **riordino dell'Automobile Club d'Italia (ACI)** volta, in primo luogo, a incidere sull'assetto di *governance* dell'ente e, in secondo luogo, a

rafforzare i presìdi di controllo, trasparenza e *accountability*, con un focus specifico sulla gestione del Pubblico registro automobilistico (PRA).

Sul piano dell'organizzazione interna, la disposizione impone l'adeguamento dello statuto ACI – entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge – mediante la **soppressione** dei precedenti organi collegiali di vertice – **Consiglio generale** e **Comitato esecutivo** – e la contestuale **istituzione di un nuovo organo collegiale di amministrazione**. Tale organo è configurato come sede unitaria delle principali funzioni di indirizzo e amministrazione; è presieduto dal Presidente dell'ACI, ha durata quadriennale e prevede che, in caso di parità, il voto del Presidente sia determinante. La composizione è delineata in modo da combinare una componente espressa dall'associazionismo interno (presidenti di Automobile Club federati) con una presenza strutturale di rappresentanti di amministrazioni centrali (Amministrazione vigilante, Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno e della difesa) e di autonomie territoriali (Conferenza delle regioni e delle province autonome, UPI, ANCI), segnando un rafforzamento del raccordo istituzionale nella direzione dell'ente.

Accanto all'organo di amministrazione, la legge prevede inoltre l'istituzione di un **organo collegiale consultivo del Presidente**, composto dai presidenti dei comitati regionali. Tale organo è funzionale a consolidare un canale stabile di interlocuzione con il livello territoriale, mantenendo tuttavia una natura consultiva e non sostitutiva delle competenze decisionali dell'organo di amministrazione.

Quanto ai controlli, l'articolo 35 interviene sul **Collegio dei revisori**, ampliandone la consistenza (cinque membri effettivi e cinque supplenti) e rimodulandone le modalità di designazione, con una presidenza attribuita a un componente nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze. L'impostazione complessiva è orientata a un rafforzamento delle garanzie di vigilanza contabile e di indipendenza degli organi di controllo.

In coerenza con la centralità del PRA nelle funzioni dell'ACI, è istituito un **Comitato tecnico di vigilanza sulla gestione del PRA**, con partecipazione prevalente di rappresentanti istituzionali (tra cui MIT, Presidenza del Consiglio, MEF, Ministero della giustizia) e con la presenza di due dirigenti centrali dell'ACI. La finalità è assicurare un presidio tecnico-istituzionale specifico sulla gestione del registro, distinto ma coordinato rispetto ai meccanismi ordinari di governo dell'ente.

La disposizione interviene, altresì, su profili che incidono indirettamente sulla governance complessiva, estendendo e rendendo più stringenti gli obblighi di **trasparenza**, e imponendo un **assetto contabile e di rendicontazione** orientato a **maggior separazione e tracciabilità**. In particolare: è richiesto un bilancio di esercizio secondo gli artt. 2423 e ss. c.c. e un bilancio consolidato di gruppo (inclusivo delle *in house*); è imposta la tenuta di contabilità separate per (a) attività istituzionali e funzioni connesse alla Federazione sport automobilistico, (b) gestione PRA, (c) attività connesse ai tributi automobilistici; è prevista la certificazione del bilancio da parte di una società di revisione legale nominata secondo i principi del d.lgs. 39/2010.

Un ulteriore asse dell'intervento riguarda la **galassia delle partecipazioni**: sono previste misure di razionalizzazione in tempi definiti (entro 90 giorni l'ACI predispone un piano di razionalizzazione delle partecipazioni, da sottoporre all'approvazione dell'Amministrazione vigilante, che si esprime nei successivi 20 giorni; entro 30 giorni dall'approvazione del piano, sono sottoposte a revisione le convenzioni con le società *in house*); sono introdotte incompatibilità tra la carica di rappresentante nell'organo di amministrazione dell'ACI e la nomina negli organi di amministrazione delle *in house*, nonché tra presidenza di Automobile Club e incarico di direttore generale in società partecipate; è previsto il coinvolgimento del MEF nella designazione dei presidenti dei collegi sindacali delle società controllate dall'ACI non quotate; è inoltre disposta la **liquidazione** della società *in house* **ACI Progei S.p.A** entro quindici giorni dall'entrata in vigore della legge.

Infine, il legislatore disciplina la fase attuativa e transitoria, stabilendo che, nelle more dell'insediamento dei nuovi organi, il **Commissario straordinario** è chiamato a porre in essere gli adempimenti necessari (adeguamento statutario, aggiornamento dei regolamenti interni, interventi sulla governance delle partecipate e atti connessi). Tale previsione si inserisce nel quadro, già vigente, della gestione commissariale fino all'insediamento dei nuovi organi di vertice.

Articolo 1, comma 738 **(Piano Italia 1 Giga)**

Il **comma 738** dell'**articolo 1**, inserito nel corso dell'esame al **Senato**, adegua il testo della legge di bilancio per il 2025 alle più recenti rimodulazioni del PNRR inerenti al **Piano Italia a 1 Giga**.

Il **comma 738** dell'**articolo 1**, aggiunto al **Senato**, apporta modificazioni alla legge di bilancio per il 2025 (legge n. [207 del 2024](#)) e si inserisce nel quadro delle **misure legislative di rimodulazione del PNRR**.

Esso ha lo scopo di consentire, a seguito della rimodulazione da ultimo intervenuta, il conseguimento dei *target* e obiettivi del **Piano Italia a 1 Giga**, di cui al Piano Nazionale di ripresa e Resilienza (PNRR) Missione 1, Componente 2, investimento 3 "Connessioni *internet* veloci" (banda ultra-larga e 5G).

Si ricorda che l'investimento 3 "Connessioni *internet* veloci (banda ultra-larga e 5G) ha l'obiettivo di completare la rete nazionale ultraveloce e di telecomunicazione 5G su tutto il territorio nazionale, attraverso 5 progetti:

- **Piano "Italia a 1 Giga"**, che fornirà connettività a 1Gigabit/s in download e a 200Mbit/s in upload nelle aree grigie e nere NGA (accesso di nuova generazione) a fallimento di mercato, da definire una volta completata la mappatura;
- **Piano "Italia 5G"**, che fornirà connessioni 5G nelle aree a fallimento di mercato, ovvero le zone dove non sono state sviluppate reti mobili o sono disponibili solamente reti mobili 3G e non è pianificato lo sviluppo di reti 4G o 5G nei prossimi anni, oppure dove vi sia un fallimento del mercato comprovato;
- **Piano "Scuola connessa"**, che fornirà una connettività a banda larga a 1Gigabit/s agli edifici scolastici;
- **Piano "Sanità connessa"**, che fornirà una connettività a banda larga a 1 Gigabit/s alle strutture di assistenza sanitaria pubblica;
- **Piano "Collegamento isole minori"**, che fornirà connettività a banda ultra-larga a determinate isole minori prive di collegamento in fibra ottica con il continente.

Nel dettaglio, si ricorda che la [decisione di esecuzione](#) del Consiglio dell'Unione europea del 27 novembre 2025 ha autorizzato una **revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) dell'Italia**.

Con particolare riferimento al **Piano Italia a 1 Giga**, l'[allegato](#) della decisione **rimodula** la misura M1C2-17 – Investimento 3 "*Fast internet*

connections – Ultra-Broadband and 5G”, definendo il nuovo target quantitativo di **2.692.905 civici connettibili con velocità ≥ 1 Gbps entro il secondo trimestre 2026**, di cui **266.782 unità in aree “sparse”** remote, realizzabili tramite tecnologie di rete fissa (FTTH/B) o wireless avanzato (FWA), mantenendo quindi l’impegno per il raggiungimento della connettività ultraveloce sul territorio nazionale in aree a fallimento o a parziale fallimento di mercato – come definito dal PNRR e dalle pertinenti normative UE sul dispiegamento delle VHCN (*very high capacity networks*).

Pertanto, il numero dei civici da connettere con tale misura è ulteriormente **diminuito di circa 700mila unità**.

A tale riguardo, si ricorda che la [Decisione di esecuzione \(CID\)](#) dell’8 dicembre 2023, nel suo [Allegato](#) già era intervenuta sul numero dei civici da collegare tramite il citato Piano Italia a 1 Giga.

Le **motivazioni alla base della rimodulazione**, [illustrate](#) anche dal Sottosegretario con delega all’innovazione, rispondono alla necessità di adeguare i *target* alle **concrete possibilità di realizzazione delle opere entro il 30 giugno 2026, comunicate dal soggetto attuatore (OpenFiber)**, al fine di preservare l’effettiva spesa ammissibile e allineare l’attuazione con i tempi di realizzazione consentiti.

Tale rimodulazione operativa, motivata dall’interazione tra verifiche tecniche, *performance* di cantiere e tempistica di esecuzione dei lavori infrastrutturali, rientra nel quadro più ampio della revisione PNRR autorizzata dal Consiglio UE, che ha precisato altresì un ridisegno complessivo delle risorse finanziarie allocate.

In definitiva, a fronte dell’impossibilità di garantire la connessione a 700mila numeri civici e del rischio di non poter impiegare le relative risorse, queste ultime vengono destinate ad un’altra finalità pure contenuta dell’Allegato alla Decisione di esecuzione.

Si tratta, in particolare, dell’investimento 7, denominato **“Fondo Nazionale per la connettività”**, che consiste in un investimento pubblico in un regime di sovvenzioni in via diretta a soggetti privati, gestito da Invitalia S.p.A., per la realizzazione di interventi correlati alla copertura ultra-larga

Pertanto, alla luce della citata rimodulazione, il **comma 738 dell’articolo 1**, intervenendo con modifiche testuali sul comma 483 dell’articolo 1 della legge di bilancio per il 2025, dispone che a seguito di eventuali **revisioni del PNRR** e, in particolare, delle riprogrammazioni relative ai Piani previsti dalla Missione 1, Componente 2, Investimento 3 (quindi non solo a seguito della citata revisione del 2023), il **soggetto attuatore del Piano Italia a 1 Giga** è autorizzato ad adeguare i **target contrattuali alle suddette decisioni**, mediante la sottoscrizione di appositi atti aggiuntivi alle convenzioni in essere con i beneficiari. Pertanto, rispetto alla disposizione vigente, la novella in commento dispone che il soggetto attuatore adegui i **target contrattuali** e

non più il numero dei civici previsto nelle convenzioni in misura proporzionale ai civici oggetto di intervento tra i medesimi beneficiari.

Resta fermo il **termine finale** di esecuzione dei Piani dell'Investimento 3 della M1C2.

Si dispone, inoltre, che l'**importo del contributo** concesso ai beneficiari per i piani attuati, appunto, con il **modello “a contributo”** venga **rimodulato** a seguito di una **più aggiornata decisione del Consiglio dell'UE**.

Si ricorda che gli interventi “a contributo” sono progetti di investimento per la banda ultra-larga, presentati da operatori di telecomunicazione, finanziati in parte dal pubblico fino al 70% del valore delle opere, in cui l'infrastruttura realizzata resta di proprietà dell'operatore aggiudicatario.

Per ulteriori approfondimenti sulle disposizioni della legge di bilancio del 2025 relative al Piano Italia a 1 Giga, si rimanda all'apposito [*dossier*](#) del provvedimento.

• *Piano Italia a 1 Giga*

Il Piano “Italia a 1 Giga” si inserisce nel quadro della [Strategia italiana per la Banda Ultralarga “Verso la Gigabit Society”](#), presentata il 27 maggio 2021, che definisce le azioni necessarie al raggiungimento, entro il 2026, 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.

Nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che destina una quota significativa delle risorse alla transizione digitale – includendo interventi in materia di connettività – la Strategia ha previsto, in aggiunta al Piano Banda Ultralarga per le aree bianche e al Piano voucher avviati nel 2015, ulteriori linee di azione, tra cui i Piani “Italia a 1 Giga”, “Italia 5G”, “Scuole connesse”, “Sanità connessa” e “Isole Minori”.

Nel dettaglio, il Piano “Italia a 1 Giga” è finalizzato a sostenere, mediante intervento pubblico, la **realizzazione di reti a banda ultralarga** nelle aree in cui l'iniziativa privata non risulta sufficiente a garantire, entro un orizzonte temporale definito, livelli di servizio coerenti con gli obiettivi europei della Gigabit Society e con il *Digital Compass*. Si tratta di **aree a fallimento di mercato o parziale fallimento**.

Il Piano è stato approvato dal Comitato interministeriale per la transizione digitale (CITD) il 27 luglio 2021 ed è ricompreso nella Strategia italiana per la Banda Ultralarga, in attuazione del PNRR. Per il conseguimento degli obiettivi è previsto uno stanziamento pari a circa 3,8 miliardi di euro.

In particolare, l'iniziativa prevede la realizzazione di **infrastrutture di rete** idonee a garantire, entro il 2026, velocità di **trasmissione pari ad almeno 1 Gbit/s**, attraverso il collegamento dei civici delle unità immobiliari per i quali non risulti

disponibile – né sia prevista, nei successivi cinque anni – un’offerta di rete in grado di assicurare velocità di almeno 300 Mbit/s in download nell’ora di picco del traffico.

La soglia dei 300 Mbit/s è stata assunta quale criterio di delimitazione degli ambiti di intervento in quanto ritenuta funzionale a orientare, anche in prospettiva, lo sviluppo delle infrastrutture verso soluzioni scalabili e coerenti con i traguardi del *Digital Compass*, in linea con il principio di scalabilità richiamato dalla Commissione europea.

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

Articolo 1, commi 739 e 740
(Fondo nazionale per la connettività)

I **commi 739 e 740** dell'**articolo 1**, inseriti nel corso dell'esame al **Senato**, affidano l'attuazione dell'investimento 7 della M1C2 del PNRR "**Fondo Nazionale per la connettività**" a **Invitalia** e provvedono a far fronte ai relativi **oneri**, pari a circa **733 milioni di euro**, a valere sui fondi del PNRR.

Nel dettaglio, e in collegamento con quanto disposto dal comma 738 dell'articolo 1 (per maggiori ragguagli, si veda la scheda di lettura relativa alla disposizione), il **comma 739** indica **Invitalia S.p.A.** quale **soggetto attuatore dell'investimento 7 "Fondo Nazionale per la connettività"** della Missione 1, Componente 2, del PNRR.

Si ricorda che l'investimento è stato istituito con la [decisione di esecuzione](#) del Consiglio dell'Unione europea del 27 novembre 2025, proprio per sopperire alle insufficienze realizzative del Piano Italia 1 Giga. Esso per la sua conformazione si presta a un utilizzo delle risorse più flessibile e rivolto a una più ampia gamma di operatori.

Il **Dipartimento per la trasformazione digitale** della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in qualità di soggetto amministrazione centrale titolare dell'investimento, è, dunque, autorizzato a stipulare una **convenzione** con Invitalia, affinché quest'ultima a sua volta eroghi incentivi a soggetti privati per l'esecuzione di opere legate allo **sviluppo delle infrastrutture di rete a banda ultra-larga in Italia**.

Al riguardo, la disposizione prevede anche che il **termine** di 30 giorni per la **registrazione**, successiva al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti, sia **ridotto di un terzo**, risultando pertanto di **20 giorni**.

Il **comma 740** quantifica in **733.402.818 di euro i costi della convenzione** (comprensivi del 3 *per cento* di riconoscimento massimo per gli oneri di gestione a favore di Invitalia) e ne prevede la copertura a valere proprio sulle risorse del PNRR, finanziate dal Fondo *Next Generation EU-Italia*, destinate all'investimento 7 "Fondo Nazionale per la connettività".

Articolo 1, commi 783-784

Disposizioni per il Piano Casa Italia

I commi 783-784, introdotti dal Senato, modificano la disciplina del Piano Casa Italia e della normativa sulle linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale, che istituisce anche un fondo per il contrasto al disagio abitativo.

Il **comma 783** modifica l'articolo 1, comma 402, della legge di bilancio 2025 (legge 207/2024), che dispone l'istituzione del **Piano Casa Italia** (vedi *infra*), e introduce i nuovi commi 402-*bis* e 403-*bis*.

Nel dettaglio:

- l'articolo 1, comma 402, è integrato al fine di disporre che il D.P.C.M. di **adozione del Piano Casa Italia** è adottato con il **concerto del Ministro dell'economia e delle finanze** (la formulazione vigente richiede già che sia adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e previa intesa in sede di Conferenza unificata);

Si valuti l'opportunità di aggiornare il termine di adozione del D.P.C.M. previsto dal comma 402 illustrato, attualmente scaduto.

- è introdotto il nuovo comma 402-*bis* all'articolo 1 della legge di bilancio 2025, che integra la disciplina riguardante i **contenuti del Piano** in parola, disponendo l'**individuazione**, nell'ambito di nuovi modelli di edilizia residenziale e sociale finalizzati a fornire una soluzione abitativa ai fabbisogni sociali oggetto degli interventi stessi, dei seguenti **interventi**:
 - realizzazione e recupero di **alloggi di edilizia sociale** da destinare alla **locazione**, a **canone agevolato**, sulla base di **contratti di godimento in funzione della successiva alienazione** di immobili ([articolo 23 del D.L. 133/2014](#)) di unità immobiliari adibite ad abitazione principale per giovani, giovani coppie e genitori separati;
 - realizzazione e adeguamento di **unità immobiliari di edilizia sociale in favore delle persone anziane** da destinare alla **locazione a canone agevolato** associata anche a contratti di permuta immobiliare. La novella precisa che l'intervento opera:
 - in coerenza con le finalità di cui al d.lgs. 29/2024 (che reca disposizioni in materia di politiche in favore degli anziani);

- nell'ottica di favorire la realizzazione di progetti di coabitazione, in coerenza con le finalità di cui all'articolo 1, commi 678 e 679, della legge di bilancio 2022 (legge 234/2021);
- è introdotto il nuovo comma 403-*bis* all'articolo 1 della legge di bilancio 2025, al fine di favorire la **complementarietà** e l'**integrazione** delle iniziative finanziate nell'ambito del Piano Casa Italia con gli **interventi** finanziati dai programmi nazionali e regionali della programmazione 2021-2027 dei **fondi strutturali europei**, nel rispetto dei criteri di ammissibilità e delle procedure applicabili, anche nell'ambito dell'obiettivo specifico «promuovere l'accesso ad alloggi sostenibili e a prezzi accessibili» introdotto dal [regolamento \(UE\) 2025/1914](#) per quanto riguarda misure specifiche per affrontare le sfide strategiche nel contesto del riesame intermedio.

Il **comma 784 modifica** l'articolo 1, commi 282 e 284, della legge di bilancio 2024 (legge 213/2023), che prevede l'adozione di **linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale**, oltre ad istituire un fondo per il contrasto al disagio abitativo (vedi *infra*). In particolare:

- il comma 282 è modificato prevedendo che le **linee guida** per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale sono adottate con il **D.P.C.M.** di approvazione del **Piano casa Italia** (art. 1, comma 402, della legge di bilancio 2025, v. *supra*);
- il comma 284, integralmente sostituito, autorizza la spesa di **50 milioni di euro per l'anno 2027 e 50 milioni di euro per l'anno 2028**. Il comma specifica che tali risorse contribuiscono alle medesime finalità previste per il Piano Casa Italia (articolo 1, comma 403, della legge di bilancio 2025, legge 207/2024).

La novella pertanto sopprime il riferimento al Fondo per il contrasto al disagio abitativo, che il vigente comma 284 dota delle medesime risorse finanziarie.

• *Piano Casa Italia e modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica*

L'articolo 1, commi 402-403 della legge di bilancio 2025 (legge 207/2024), prevede l'adozione di un **Piano nazionale per l'edilizia residenziale e sociale pubblica**, denominato "**Piano Casa Italia**", al fine di contrastare il disagio abitativo sul territorio nazionale, anche mediante la valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente e il contenimento del consumo di suolo. La norma prevede che il citato piano sia approvato entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio 2025, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su

proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e previa intesa in sede di Conferenza unificata. Il D.P.C.M. non è stato ancora adottato.

Il Piano Casa Italia è volto al rilancio delle politiche abitative come risposta coerente ed efficace ai bisogni della persona e della famiglia. Il piano rappresenta uno strumento programmatico finalizzato a definire le strategie di medio e lungo termine per la complessiva riorganizzazione del sistema casa, in sinergia con gli enti territoriali, al fine di fornire risposte ai nuovi fabbisogni abitativi emergenti dal contesto sociale, integrare i programmi di edilizia residenziale e di edilizia sociale, dare nuovo impulso alle iniziative di settore, individuare modelli innovativi di *governance* e di finanziamento dei progetti, razionalizzare l'utilizzo dell'offerta abitativa disponibile. Per il finanziamento delle iniziative è autorizzata la spesa complessiva di **560 milioni** di euro (nella misura di 150 milioni nel 2028, 180 milioni nel 2029 e 230 milioni nel 2030). Al riparto delle risorse si provvede con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base degli indirizzi programmatici del Piano Casa Italia di cui al comma 402, anche tenuto conto dei fabbisogni e dei cronogrammi di spesa. Il medesimo decreto provvede altresì a stabilire le procedure di monitoraggio e di revoca delle risorse.

L'articolo 1, commi 282-284 della legge di bilancio 2024 (legge 213/2023), come modificata dalla legge di bilancio 2025 (articolo 1, comma 401), prevede l'adozione **di linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale debbano essere coerenti con una serie di attività** tra le quali il contrasto al disagio abitativo attraverso azioni di recupero del patrimonio immobiliare esistente e di riconversione di edifici aventi altra destinazione pubblica.

Tra le linee guida, inoltre, vengono citate anche la realizzazione di progetti di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale tramite operazioni di partenariati pubblico-privato nonché la destinazione ad obiettivi di edilizia residenziale pubblica delle unità immobiliari di edilizia privata rimaste invendute.

Le linee guida sono adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, d'intesa con la Conferenza unificata, che definisce anche le modalità attuative, comprese quelle **relative alla assegnazione, erogazione e revoca dei finanziamenti nonché al monitoraggio dei corrispondenti interventi di edilizia residenziale.**

Si istituisce infine il **Fondo per il contrasto al disagio abitativo**, con dotazione pari a 100 milioni di euro di cui 50 milioni di euro relativi all'anno 2027 e altre altrettanti 50 milioni di euro per l'anno 2028.

Articolo 1, commi 857 e 858
***(Regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi
postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio)***

I **commi 857 e 858**, inseriti nel corso dell'esame al **Senato**, modificano la disciplina del servizio postale universale, tra l'altro:

- escludendovi, dal 1° maggio 2026, la posta prioritaria, la quale passa a regime autorizzatorio;
- ridefinendo in modo più flessibile la rete dei punti di accesso (anche con punti di soggetti terzi), ma mantenendo ferma la responsabilità del fornitore;
- fissando il recapito degli invii universali entro il quinto giorno lavorativo, con obiettivi medi AGCOM.

Il servizio universale è affidato a Poste Italiane fino al 31/12/2036 con verifiche quinquennali e sanzioni rafforzate in caso di violazioni.

In particolare, il **comma 857** apporta delle modifiche al decreto legislativo n. 261 del 1999, recante attuazione della direttiva 97/67/CE concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio.

Il d.lgs. n. 261/1999 disciplina il **servizio postale universale**, cioè il complesso minimo di prestazioni postali che devono essere garantite su tutto il territorio nazionale a condizioni determinate (continuità, qualità, accessibilità). In questo quadro, la normativa definisce anche la **rete dei punti di accesso** (sportelli, cassette postali e altri luoghi fisici di raccolta/accettazione), stabilisce **obblighi di qualità e tempi medi di recapito**, prevede un sistema di **autorizzazioni** per specifiche attività e un regime di **vigilanza e sanzioni**.

La disposizione in esame, anzitutto – modificando, alla **lettera a)**, l'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto legislativo di cui sopra –, riscrive la definizione di “**punti di accesso**”, qualificandoli come “ubicazioni fisiche” – tra cui sportelli e cassette postali – **messe a disposizione del pubblico dal fornitore del servizio universale**. La scelta lessicale tende a rendere più netta la nozione di punto di accesso come elemento della rete che assicura l'accessibilità del servizio.

In parallelo, viene eliminato, in un'altra definizione (lettera f-ter), il richiamo agli obiettivi di recapito “entro il quarto giorno lavorativo successivo a quello di inoltro nella rete pubblica postale” per l'invio di corrispondenza ordinaria, essenzialmente a fini di **coordinamento** con la successiva modifica degli standard di recapito (v. *infra*).

Alla **lettera b)**, la disposizione in esame aggiunge il comma *4-bis* all'articolo 3, prevedendovi che, a decorrere dal maggio 2026, la **posta prioritaria è esclusa dall'ambito del servizio universale** ed è soggetta all'autorizzazione prevista all'articolo 6 del decreto.

Secondo tale disposizione, l'offerta al pubblico di servizi non rientranti nel servizio universale, compreso l'esercizio di casellari privati per la distribuzione di invii di corrispondenza, è soggetta, per l'appunto, ad autorizzazione generale del Ministero dello sviluppo economico.

Modificando il comma 5, lettera c), dell'articolo 3, la norma in commento incide poi sui criteri di distribuzione dei punti di accesso, precisando che essi **possono includere**, oltre ai punti del fornitore del servizio universale, **anche punti di accesso di soggetti terzi**.

Contestualmente, la norma orienta la definizione dei criteri, da parte dell'autorità di regolamentazione, tenendo conto:

- dell'**efficientamento della rete**;
- del **livello di utilizzo** dei singoli punti di accesso;
- della presenza di **canali alternativi**;
- e, con riferimento alle **cassette postali**, anche del loro utilizzo effettivo e della necessità di garantirne la **prossimità** alla rete degli sportelli.

Aggiungendo il nuovo comma *6-bis*, si stabilisce, inoltre, che il recapito degli invii postali universali sia effettuato **entro il quinto giorno lavorativo** successivo all'inoltro nella rete postale, sulla base di **obiettivi medi percentuali** definiti dall'Autorità di regolamentazione.

Alla **lettera c)**, la norma in commento prevede l'abrogazione di specifiche disposizioni del decreto (art. 3, comma 12, lett. b); art. 7, comma 3-quinquies; art. 10), con effetto anche sui procedimenti in corso alla data di pubblicazione della presente legge nella GU.

Inoltre, in coerenza con l'abrogazione dell'art. 10, alla **lettera d)** vengono soppressi, all'art. 5, comma 2 e all'art. 6, comma *1-bis*, i riferimenti agli "obblighi di contribuzione finanziaria ai meccanismi di condivisione dei costi" previsti proprio dall'art. 10.

Alla **lettera e)**, modificando l'articolo 12, comma 4, del decreto, viene rafforzato il presidio sulla **responsabilità** del fornitore del servizio universale. Si precisa infatti che, anche quando il fornitore si avvale di soggetti terzi per l'erogazione di uno o più servizi, **rimane comunque responsabile** della corretta erogazione.

Di conseguenza, alla **lettera f)**, la disposizione riscrive anche la norma sulle **sanzioni** (articolo 21, comma 1), prevedendo che, in caso di violazione degli obblighi connessi al servizio universale, il fornitore è sanzionato con una pena pecuniaria amministrativa **da 15.000 a 500.000 euro**. La disposizione chiarisce che le violazioni rilevano anche quando si verificano “tramite” i punti di accesso dei soggetti terzi.

Alla **lettera g)** viene sostituito l'articolo 23.

Il nuovo art. 23 dispone che il **servizio universale postale** sia affidato, dal **1° maggio 2026**, a **Poste Italiane S.p.A.**, fino al **31 dicembre 2036**.

La durata lunga dell'affidamento è però accompagnata da un meccanismo di **verifica quinquennale**, stabilendosi, per l'appunto, che ogni cinque anni il Ministero delle imprese e del made in Italy verifica, sulla base di un'analisi effettuata dall'AGCOM, che:

- l'affidamento rispetti i criteri richiamati dall'art. 3, comma 11 (lett. a–f);
- nello svolgimento del servizio si registri un **miglioramento di efficienza**, misurato con indicatori definiti e quantificati dall'Autorità.

Se la verifica ha esito negativo, il Ministero delle imprese e del made in Italy dispone la **revoca** dell'affidamento.

Sul versante programmatico, la norma stabilisce anche che il **contratto di programma** tra Ministero e Poste abbia durata **quinquennale** – con la precisazione della scadenza del primo contratto al 31 dicembre 2031 – e comunque non superiore alla durata dell'affidamento.

Al **comma 858** si dispone, anzitutto, l'abrogazione del primo periodo del comma 279 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, a mente del quale gli obiettivi percentuali medi di recapito dei servizi postali universali sono riferiti al recapito entro il quarto giorno lavorativo successivo a quello di inoltro nella rete pubblica postale, salvo quanto previsto per gli invii di posta prioritaria.

Ivi si stabilisce inoltre che, nelle more della entrata in vigore del nuovo contratto di programma, il servizio continua ad essere assicurato da Poste Italiane S.p.A., nell'ambito delle risorse previste a legislazione e a contratto di programma vigenti, fatti salvi gli adempimenti previsti dalla normativa dell'Unione europea.

Articolo 1, commi 872-874***(Fondo per il sostegno alla mobilità delle persone con disabilità)***

Ai **commi 872-874**, inseriti nel corso dell'esame al **Senato**, è istituito un apposito **Fondo** con dotazione pari a **1 milione di euro**, per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di sostenere la mobilità per le persone con disabilità.

Nel dettaglio, le risorse del Fondo istituito al **comma 872** sono finalizzate, ai sensi del **comma 873**, all'erogazione di un contributo a fondo perduto per le seguenti finalità:

a) interventi di adattamento dei veicoli dei servizi pubblici non di linea al trasporto di persone con disabilità, nonché adattamento dei veicoli di enti privati senza scopo di lucro che svolgono attività di trasporto di persone con disabilità;

b) acquisto di veicoli adattati al trasporto di persone con disabilità in favore di esercenti di servizi pubblici non di linea, nonché di enti privati senza scopo di lucro che svolgono attività di trasporto di persone con disabilità;

c) parziale rimborso della tassa di circolazione per i veicoli adibiti al trasporto pubblico non di linea adattati al trasporto delle persone con disabilità, nonché per i veicoli degli enti privati senza fine di lucro che svolgono attività di trasporto di persone con disabilità.

Secondo il **comma 874**, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le disabilità entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti **i criteri e le modalità di funzionamento e di riparto dei contributi a fondo perduto** di cui al comma 873, nonché i **requisiti dei soggetti** che possono accedervi anche al fine del rispetto del limite di spesa di cui al comma 872.

Sezione seconda

La disciplina contabile della seconda sezione

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

Tali variazioni degli stanziamenti di 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.

La Sezione II **evidenzia**, inoltre, per ciascuna unità di voto:

- le proposte relative a **rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** degli stanziamenti relativi a **leggi di spesa vigenti**;
- 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

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.

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.

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

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 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 ddl).

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.

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.

I principali interventi di sezione seconda sugli stanziamenti di interesse della Commissione

Con riferimento alla **Sezione II** della legge di bilancio, per quanto concerne i **profili di diretto interesse della IX Commissione**, si segnalano le risorse afferenti ai seguenti Dicasteri:

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Tabella 10)**, in cui è particolarmente rilevante la *Missione 13 "Diritto alla mobilità"*, che finanzia in via prioritaria il trasporto pubblico locale, l'autotrasporto, l'intermodalità, la sicurezza della mobilità ferroviaria e stradale, nonché lo sviluppo e la sicurezza della navigazione marittima, delle vie d'acqua interne e del trasporto aereo. Si segnala inoltre la *Missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza"*, limitatamente al programma dedicato al controllo e alla sicurezza nei mari, nei porti e lungo le coste. Occorre ricordare che la spesa del MIT è in realtà articolata su 5 missioni e 15 programmi, ma il 90 *per cento* della spesa si concentra sulla Missione 13, di interesse per la nostra Commissione, e la Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", di interesse della VIII Commissione ambiente, ad eccezione del **programma 14.11**, relativo alle ciclovie turistiche e sicurezza della ciclabilità, di competenza della IX Commissione.
- **Ministero dell'Economia e delle Finanze (Tabella 2)**, per cui sono di rilievo gli stanziamenti del programma 13.8, "Sostegno allo sviluppo del trasporto", riferito agli investimenti ferroviari connessi alla partecipazione del Tesoro in RFI, e del programma 15.3 "Servizi postali", che include le risorse destinate alla copertura del servizio postale universale.
- **Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Tabella 3)**, per le risorse afferenti all'intera *Missione 15 "Comunicazioni"* e al programma 17.18, dedicato all'innovazione tecnologica e alla ricerca nel settore delle comunicazioni.

Con riferimento agli **stanziamenti** previsti dal disegno di bilancio per il 2026, si segnala che l'**articolo 11** reca l'autorizzazione ad impegnare e a pagare le spese relative al **Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**, in conformità all'annesso stato di previsione (Tabella n. 10), che ha formato oggetto di specifici emendamenti nel corso dell'esame al Senato, principalmente inerenti alla **missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"**.

Si segnala che nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" è stato disposto per il programma 14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali" il **rifinanziamento** degli **stanziamenti** relativi al **Ponte sullo Stretto di Messina** alla luce dell'aggiornamento dell'iter amministrativo e del non perfezionamento degli impegni relativi alle somme iscritte in bilancio nell'anno 2025 in conto residui rivenienti dall'anno 2024, prevedendo un incremento delle risorse negli anni 2032 (320 milioni) e 2033 (460 milioni) tali da lasciare inalterato il valore complessivo delle somme autorizzate.

Come si evince dalla **Nota di variazioni** approvata dal Senato, lo stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti reca **stanziamenti di competenza** complessivi pari a circa **18,55 miliardi di euro per l'anno 2026**, a **21,4 miliardi di euro per il 2027** e circa **19 miliardi di euro per il 2028**. Nella tabella seguente si riportano le **spese finali del Ministero** per gli anni **2026-2028** autorizzate dal disegno di legge di bilancio, in raffronto al bilancio 2025, come ridefinite a seguito della Nota di variazioni al bilancio, che ha recepito le **modifiche approvate al Senato**.

Spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti per gli anni 2026-2028

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	LEGGE DI BILANCIO 2025	PREVISIONI			
		DDL DI BILANCIO 2026	DIFF. BIL 2026- BIL 2025	DDL DI BILANCIO 2027	DDL DI BILANCIO 2028
SPESE FINALI	17.265,6	18.547,3	1281,7	21.393,3	19.015,3
% sulle spese finali STATO	1,9%	2 %		2,3 %	2,2 %

Nello specifico, per le missioni di interesse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la nota di variazione reca i seguenti stanziamenti per il **2026**:

- *Missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" – 997,3 milioni di euro;*
- *Missione 13 "Diritto alla mobilità" – 14,5 miliardi di euro;*
- *Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", programma 14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali" – 5,1 miliardi di euro.*

Con riferimento al **Ministero dell'Economia e delle Finanze**, l'autorizzazione ad impegnare e a pagare le spese relative è contenuta nell'**articolo 3**. Come riportato nella **Nota di variazioni** approvata dal Senato, il programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", reca una

previsione di **4,5 miliardi di euro per il 2026**, mentre il programma 15.3 “Servizi postali” **262,4 milioni di euro**.

Per quanto concerne il **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** l’articolo di riferimento è il 4. Con riferimento alla Missione 15 “Comunicazioni” nella **Nota di variazioni** approvata dal Senato reca una previsione di **956,3 milioni per il 2026**, mentre per il programma 17.18 “Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione” della Missione 17 “Ricerca e innovazione” afferente sempre al citato dicastero, la previsione per il 2026 è pari a circa **11,7 milioni di euro**.