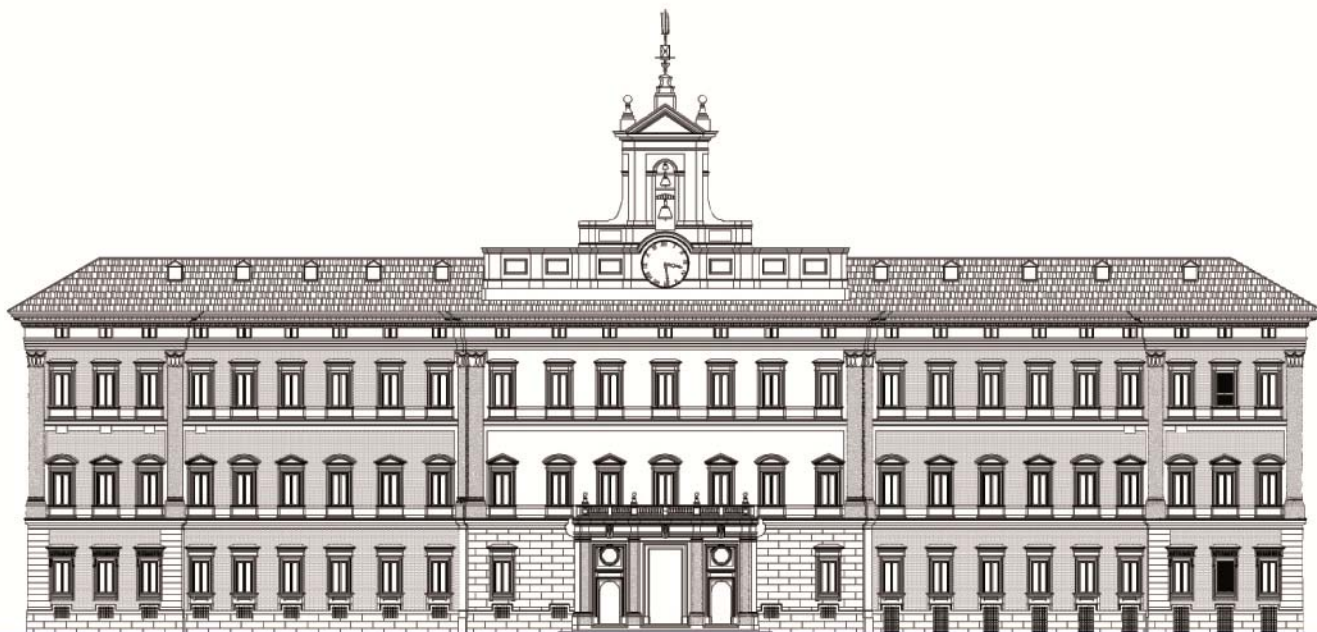




Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di
Progetti di legge



Legge di stabilità 2015

A.C. 2679-*Bis*

SCHEDE DI LETTURA

Profili di competenza della IX Commissione Trasporti

n. 233/0/9

31 ottobre 2014

Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di
Progetti di legge

Disposizioni per la formazione del bilancio
annuale e pluriennale dello Stato
(Legge di stabilità 2015)

A.C. 2679-Bis

Schede di lettura

*Profili di competenza della IX Commissione
Trasporti*

n. 233/0/9

31 ottobre 2014

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Trasporti

☎ 066760-2614 – ✉ st_trasporti@camera.it

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati 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.

File: TR0233.docx

I N D I C E

Introduzione	1
---------------------	----------

SCHEDE DI LETTURA

▪ Articolo 16 (<i>Cessione frequenze “banda L”</i>)	7
▪ Articolo 17, commi 1-2 (<i>Disposizioni finanziarie a favore dell'autotrasporto</i>)	9
▪ Articolo 17, comma 3 (<i>Accesso agli impianti portuali</i>)	11
▪ Articolo 19, comma 2 (<i>Trasferimento ad ENAV oneri navigazione aerea</i>)	13
▪ Articolo 19, comma 3 (<i>Rottamazione veicoli</i>)	15
▪ Articolo 19, commi 4-7 (<i>Parco rotabile trasporto pubblico locale</i>)	17
▪ Articolo 19, commi 8-10 (<i>Lotti costruttivi rete ferroviaria</i>)	19
▪ Articolo 20, comma 2 (<i>Dismissione partecipazioni RAI - Stralciato</i>)	23
▪ Articolo 23 (<i>Contratto di programma Poste italiane Spa</i>)	25
▪ Articolo 25, comma 6 (<i>Trasporto merce su ferro</i>)	29
▪ Articolo 30, comma 1 (<i>Soppressione contributo a imprese armatoriali</i>)	31
▪ Articolo 30, comma 2 (<i>Mutui ferrovie in concessione</i>)	33
▪ Articolo 44, comma 31 (<i>Soppressione esenzione bollo auto ultraventennali</i>)	35
▪ Articolo 46, commi 3 e 5 (<i>Tabella E</i>)	37
- D.L. n. 98 del 2011, articolo 32, comma 1, punto 4 – <i>Alta Velocità Milano Genova, Terzo Valico di Giovi, Il lotto</i>	41
- L. n. 147 del 2013, articolo 1, comma 83 – <i>Rinnovo veicoli del trasporto pubblico locale</i>	43
- Legge n. 266 del 2005, articolo 1, comma 86 – <i>Contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa</i>	44
- Decreto-legge n. 98 del 2011, articolo 32, comma 1 – <i>Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali – parte ANAS</i>	45
- Legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 176 – <i>Contratti di programma con RFI</i>	46
- Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 68 – <i>ANAS</i>	48
- Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 73 – <i>Manutenzione straordinaria F.S.</i>	49
- Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 74 – <i>Tratta ferroviaria</i>	

<i>Cancello-Frasso Telesino e variante linea Roma Napoli</i>	50
- <i>Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 76 – Linea ferroviaria Milano Venezia, tratte Brescia-Verona-Padova</i>	51
- <i>Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 80 – Asse ferroviario Bologna-Lecce</i>	52
- <i>Legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 186 – Piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia</i>	53

INTRODUZIONE

Nel settore delle **infrastrutture e delle reti (trasporti e comunicazioni)** il disegno di legge di stabilità prevede un insieme articolato di interventi. Questi appaiono ispirati da una duplice finalità. Da un lato, infatti, si intendono introdurre misure di **razionalizzazione della spesa**, con una specifica attenzione ai rapporti finanziari con i soggetti titolari di **contratti di servizio pubblico nazionale**; dall'altro lato vengono individuati specifici **finanziamenti** o misure di agevolazione per interventi ritenuti suscettibili di un impatto positivo sulla crescita economica, ovvero misure idonee a determinare un **aumento di entrate** per lo Stato

Misure di razionalizzazione della spesa nell'ambito dei rapporti finanziari con soggetti titolari di contratti di servizio:

- il trasferimento a carico delle risorse rimosse dall'**ENAV** (Ente nazionale assistenza al volo) per i servizi di rotta svolti di una serie di oneri connessi alla navigazione aerea ed attualmente posti a carico degli stanziamenti del Ministero dell'economia per i contratti di servizio con ENAV (art. 19, co. 2);
- la proroga dell'efficacia del contratto di programma 2009-2011 tra Ministero dello sviluppo economico e **Poste italiane Spa** fino alla stipula del nuovo contratto; viene inoltre stabilito che il nuovo contratto abbia durata quinquennale (2015-2019), prevedendone la sottoscrizione entro il 31 marzo 2015, al termine di un'articolata procedura che contempla anche l'espressione del parere da parte delle competenti commissioni parlamentari. Lo stanziamento di bilancio per il nuovo contratto risulta pari a 262,4 milioni di euro annui, pur prevedendosi che i trasferimenti a Poste italiane non possano comunque essere superiori al costo netto del servizio come individuato dall'AGCOM (art. 23);
Si prevede inoltre la possibilità per Poste italiane di chiedere la deroga rispetto agli obblighi di servizio consistente nella fornitura a giorni alterni del servizio postale con riferimento ad un quarto della popolazione nazionale anziché ad un ottavo, mantenendo fermo però l'altro requisito di una densità di popolazione inferiore a 200 abitanti/kmq ed introducendo un termine di quarantacinque giorni per il rilascio della necessaria autorizzazione da parte dell'AGCOM quale autorità di regolamentazione del settore.
- la riduzione, dal 2015, del 5 per cento delle somme, derivanti dal canone di abbonamento alla televisione, da attribuire alla società **RAI S.p.a.** concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo (art. 25, co. 5);

- la previsione che gli stanziamenti relativi agli obblighi di servizio pubblico per il **trasporto merci su ferro** non possano essere, a decorrere dal 2015, superiori a 100 milioni di euro annui (art. 25, co. 6);

Ulteriori misure di razionalizzazione della spesa:

- la limitazione al solo anno 2014 della fruizione degli incentivi per la rottamazione dei **veicoli meno inquinanti**, che era stata prevista, anche per l'anno 2015, dal D.L. n. 83 del 2012 (art. 19, co. 3);
- la riduzione, nell'ambito della complessiva riduzione dei trasferimenti dello Stato ad enti ed organismi pubblici, delle somme da trasferire **all'ENAC** di 1.000.000 euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 (art. 20, co. 1);
- la soppressione del contributo ventennale di 5 milioni di euro a decorrere dall'esercizio 2014 per gli investimenti delle **imprese marittime** per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui al comma 38, secondo periodo, dell'articolo unico della Legge di stabilità 2014 (art. 30, co. 1);
Ai sensi del comma 1 dell'articolo 19 risulta azzerata anche la connessa autorizzazione di spesa a favore delle imprese di costruzione navale per progetti innovativi di cui al terzo periodo del medesimo comma 38;
- la riduzione di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016 dei contributi statali per l'ammortamento dei mutui contratti dalle Ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa per la realizzazione di investimenti ferroviari, contributi previsti dall'articolo 2, comma 3, della legge n. 910/1986 (art. 30, co. 2);
- la soppressione dell'autorizzazione di spesa relativa al contributo quindicennale per il completamento delle opere infrastrutturali della **Pedemontana di Formia**, disposta con l'art. 1, comma 981, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007, art. 30, co. 3);
- la riduzione dell'autorizzazione di spesa disposta dall'art. 144, comma 1, della legge n. 388/2000 (finanziaria 2001), concernente il "**contributo straordinario al comune di Reggio Calabria**" relativamente agli interventi di risanamento e sviluppo previsti dal D.L. n. 166/1989. Tale riduzione è quantificata in 3 milioni di euro a decorrere dal 2015 (art. 30, co. 4);
- l'eliminazione dell'esenzione dal **bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli** ultraventennali di particolare **interesse storico e collezionistico** (art., 44, co. 31).

Si ricorda inoltre che:

- risulta azzerata per il triennio 2015-2017, ai sensi dell'art. 19, co. 1, l'autorizzazioni di spesa relativa al settore marittimo e alla nautica da diporto per progetti di studio, ricerca e innovazione (art. 145, co. 40 legge n. 388/2000);

- risultano interessati dalle disposizioni di cui all'articolo 19, comma 11 (che prevedono l'imposizione con D.P.C.M. di quote percentuali di fruizione dei crediti d'imposta individuati nell'elenco n. 1) anche i crediti d'imposta per il rimborso parziale dell'accisa sulla benzina e sul GPL per autovetture in servizio pubblico di piazza (decreto-legge n. 989/1964); per le opere di ingegno digitali (art. 11-bis decreto-legge n. 179/2012) e per gli investimenti delle imprese editoriali (art. 8, legge n. 62/2001);
- ai sensi dell'articolo 24 subiscono una riduzione degli stanziamenti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per un importo di 11.281.000 euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 e il Ministero dello sviluppo economico per un importo di 11.722.000 euro nel 2015, di 9.036.000 euro nel 2016 e di 10.098.000 euro nel 2017.

Finanziamenti o misure di agevolazione per specifici interventi infrastrutturali:

- l'autorizzazione di spesa di 250 milioni di euro per l'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'**autotrasporto**, destinandone una quota parte alle imprese del settore che procedano a ristrutturazioni ed aggregazioni (art. 17, co. 1 e 2);
- l'autorizzazione di spesa di 100 milioni di euro annui, per tre anni a partire dal 2017, per la realizzazione di opere di **accesso agli impianti portuali** (art. 17, co. 3);
- l'introduzione di procedure e requisiti per l'accesso alle risorse per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati al **trasporto pubblico locale** stanziato dal comma 83 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 (L. n. 147/2013, art. 19, co. 4-7). La tabella E prevede anche un rifinanziamento delle risorse in questione per 500 milioni nel 2015;
- la definizione della **strategia di sviluppo della rete ferroviaria** per il periodo 2015-2017. Per gli investimenti si prevede che il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere (ciò con particolare riferimento alle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia; alla tratta Terzo valico dei Giovi della Linea AV/AC Milano-Genova e alle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero). Si prevede inoltre, che in relazione ad alcuni specifici programmi indicati dall'articolo 4, comma 1, del contratto di programma parte investimenti RFI relazioni al Ministero vigilante per la trasmissione al CIPE, entro il mese di giugno di ciascun anno e a consuntivo per le attività dell'anno precedente, in ordine alle risorse finanziarie disponibili, all'avanzamento lavori e alla consegna all'esercizio degli investimenti completati (art. 19, co. 8-10);

Misure suscettibili di determinare un aumento di entrate:

- l'avvio da parte dell'AGCOM di una procedura per l'assegnazione a titolo oneroso delle frequenze radioelettriche della **banda 1452-1492 Mhz (banda L)**, da destinare alle tecnologie di comunicazione elettronica mobili *Supplemental Down Link* (art. 16);

L'importo derivante dall'assegnazione fino a un massimo di 700 milioni è però già destinato alla copertura dell'esclusione di alcune somme del cofinanziamento nazionale di progetti finanziati con fondi strutturali comunitari dal saldo rilevante per il rispetto del patto di stabilità interno da parte delle regioni. La finalizzazione delle ulteriori eventuali maggiori entrate sarà definita con decreto ministeriale, prevedendosi comunque la possibilità della loro destinazione al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Schede di lettura

Articolo 16 **(Cessione frequenze “banda L”)**

L'**articolo 16** prevede che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) avvii entro dieci giorni dall'entrata in vigore della legge di stabilità 2015 (e quindi entro il 10 gennaio 2015) le procedure per l'assegnazione di **diritti d'uso di frequenze radioelettriche della banda 1452-1492 Mhz (MegaHertz)**. Tale banda dovrà essere destinata a servizi di comunicazione elettronica mobili per applicazioni *Supplemental Down Link*.

La disposizione riprende una proposta contenuta nella **segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato** al Parlamento ai fini della legge annuale per la concorrenza e il mercato 2013 (ottobre 2012). L'Autorità evidenziava che la banda di frequenza 1452-1492 Mhz, anche nota come “banda L”, è attualmente destinata per la TV su piattaforma mobile senza tuttavia che gli operatori la utilizzino in concreto per tale servizio.

Anche il rapporto su raggiungimento degli obiettivi dell'agenda digitale predisposto dal Commissario straordinario Caio (gennaio 2014) ha segnalato l'opportunità, in coerenza anche con le indicazioni della Conferenza europea delle telecomunicazioni, di destinare la “banda L” alle tecnologie di *Supplemental Down Link*, tecnologie che consentono agli operatori di aumentare la velocità di *download* su rete mobile.

L'AGCOM dovrà agire nel rispetto di quanto previsto dal codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259/2003) e quindi emanare l'eventuale regolamento di gara entro il 15 marzo 2015.

Il Ministero dello sviluppo economico dovrà quindi avviare le relative procedure selettive entro i successivi 30 giorni, per concluderle entro il 31 ottobre 2015.

Il riferimento è probabilmente alla procedura prevista dall'articolo 29 del codice delle comunicazioni elettroniche. La disposizione prevede tra le altre cose che qualora sia necessario concedere in numero limitato i diritti individuali di uso delle frequenze radio, il Ministero invita a presentare domanda per la concessione dei diritti di uso e ne effettua l'assegnazione in base alle procedure stabilite dall'AGCOM. Tali criteri di selezione devono essere obiettivi, trasparenti, proporzionati e non discriminatori. La procedura è stata ad esempio utilizzata nel 2011 per l'assegnazione agli operatori di telefonia mobile della banda 800 Mhz non più utilizzata per l'emittenza televisiva a seguito del passaggio al digitale terrestre, ai sensi dell'articolo 1, commi da 8 a 13 della legge di stabilità 2011 (L. n. 220/2010).

Nel frattempo, entro il 30 giugno 2015 dovranno essere rilasciate dagli attuali detentori le frequenze oggetto della disposizione.

In base al **comma 2**, i proventi derivanti dall'assegnazione delle frequenze, fino all'importo massimo di 700 milioni di euro, sono destinati alla copertura dell'esclusione dal saldo rilevante per il rispetto del patto di stabilità interno da parte delle regioni dei cofinanziamenti nazionali dei fondi strutturali comunitari, nei limiti di 500 milioni di euro, esclusione prevista dall'articolo 36, comma 6, numero 4) del disegno di legge.

Per gli eventuali ulteriori proventi la decisione sul loro utilizzo è rimessa ad un decreto del Ministro dell'economia; come possibile utilizzo il comma 2 indica comunque la riassegnazione al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Articolo 17, commi 1-2
(Disposizioni finanziarie a favore dell'autotrasporto)

L'**articolo 17 comma 1**, autorizza la spesa di **250 milioni di euro per l'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto**. Al relativo riparto si provvederà con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia.

In proposito si ricorda che il settore dell'**autotrasporto è stato oggetto negli anni più recenti di numerosi interventi**, sia a carattere finanziario che di disciplina dei contratti e dell'orario di lavoro.

Gli interventi più recenti a favore dell'autotrasporto hanno riguardato i seguenti aspetti:

- il **sostegno economico** (erogazioni dirette ed agevolazioni fiscali e previdenziali), per controbilanciare gli elementi di criticità dovuti all'aumento del prezzo del carburante e alla crisi economica: la **legge di stabilità 2014** ((art. 1, comma 89 della legge n. 147 del 2014) ha autorizzato per l'anno 2014 la spesa di **330 milioni di euro** per interventi in favore del settore dell'autotrasporto; più recentemente con la **Delibera n. 02 del 2 ottobre 2014** del Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori ha destinato **risorse per circa 67 milioni di € per il 2013** per consentire la **riduzione compensata dei pedaggi autostradali** per i transiti effettuati nell'anno 2013 dalle imprese di autotrasporto. Si tratta di risorse assegnate al Comitato in base all'art. 2, co. 3 del D.L. n. 451 del 1998 (e successive modifiche) per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, e che sono indicate al **capitolo di spesa 1330** denominato «Somma assegnata al Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per le attività propedeutiche alla riforma organica del settore nonché interventi per la sicurezza della circolazione».
- la disciplina del **contratto di trasporto**, con particolare riferimento alla determinazione del **corrispettivo**, che deve essere tale da coprire i costi minimi di esercizio, individuati in accordi conclusi tra le associazioni di categoria: a tale proposito si ricorda che la recente **Sentenza del 4 settembre 2014 della Corte di Giustizia dell'UE** ha stabilito che viola il diritto dell'Unione la normativa italiana che prevede che il prezzo del trasporto di merci su strada non possa essere inferiore ai **costi minimi d'esercizio**. La Corte ritiene infatti che l'applicazione di un simile prezzo minimo possa restringere la concorrenza nel mercato interno. La normativa italiana relativa al trasporto di merci su strada prevede infatti che il corrispettivo dovuto dal committente non possa essere inferiore ai costi minimi d'esercizio, i quali includono, da un lato, il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza e, dall'altro, i costi d'esercizio dell'impresa di trasporto. I costi minimi sono determinati mediante accordi di settore conclusi tra le associazioni di vettori e le associazioni di committenti di servizi di trasporto;
- la disciplina dell'**orario di lavoro** e relativi controlli, finalizzati alla tutela dei lavoratori del settore e alla sicurezza dell'intero trasporto stradale e la regolamentazione dell'accesso alla **professione**;

- **il riordino degli organismi operanti presso il Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti, svolgenti funzioni nel settore dell'autotrasporto: con la legge di Stabilità 2014 sono state rese effettive le procedure per il rinnovo della composizione del **Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori**;
- è stato recentemente approvato il **D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 43**, di recepimento della **direttiva 2011/76/UE** relativa alla **tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada** per l'uso di alcune infrastrutture (**c.d. Eurovignette**), in base alla delega contenuta nella legge di delegazione europea (art. 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96). La direttiva, tra l'altro, prevede una **rivisitazione della definizione di pedaggio, che comprende un onere per l'infrastruttura (OPI) e/o un onere per i costi esterni (OCE: costi sostenuti in relazione all'inquinamento atmosferico e/o acustico dovuto al traffico)**.

Si ricorda infine che disposizioni in materia di autotrasporto sono anche contenute del **D.L. n. 133/2014** (Sblocca Italia), attualmente all'esame del Parlamento per la conversione. In particolare, l'articolo 29-bis prevede che venga meno il requisito di onorabilità dei titolari delle imprese di autotrasporto qualora siano stati oggetto di un'informativa antimafia interdittiva. L'articolo 32-bis prevede poi: 1) che le sanzioni amministrative in materia di cabotaggio stradale effettuato in violazione della normativa comunitaria si applichino anche ai veicoli immatricolati all'estero per i quali sia accertata durante la circolazione la non corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo e le prove documentali; 2) che i contributi alle imprese di autotrasporto per l'acquisto di beni capitali volti all'ottimizzazione della catena logistica, all'individuazione di modalità alternative al traffico stradale e al miglioramento dell'impatto ambientale, nonché gli incentivi per la formazione professionale siano fruibili mediante credito di imposta utilizzando il modello F24 (i contributi per l'acquisto di beni capitali entro il limite di 15 milioni di euro; gli incentivi per la formazione professionale entro il limite complessivo di 10 milioni di euro); 3) che il Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori decida anche sui ricorsi contro gli Uffici della motorizzazione civile in materia di iscrizione o cancellazione dall'albo; 4) che tutti i soggetti della filiera effettuino i pagamenti relativi ai contratti di trasporto con mezzi elettronici o il canale bancario o postale.

Con il successivo **comma 2 dell'articolo 17** si prevede di **destinare una quota** non superiore al venti per cento delle risorse di cui al comma 1, quindi un massimo di **50 milioni di €, alle imprese** che pongono in essere iniziative dirette a realizzare **processi di ristrutturazione ed aggregazione**, con la finalità di favorire la competitività e di razionalizzare il sistema dell'autotrasporto.

Si segnala che la relazione illustrativa indica le misure in commento come “da tempo adottate dall'ordinamento nazionale”. La relazione precisa che comunque “ove si rendesse necessario saranno assunte le idonee iniziative finalizzate a rendere compatibili con il diritto comunitario le disposizioni”.

Articolo 17, comma 3 (Accesso agli impianti portuali)

L'**articolo 17, comma 3**, autorizza la spesa di **100 milioni di euro annui, per tre anni** a partire dal 2017, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali.

Il comma 3 prevede poi che le risorse vengano **ripartite con delibera CIPE, previa verifica dell'attuazione dell'art. 13, comma 4 del D.L. n. 145 del 2013** (c.d. "Destinazione Italia"). Si tratta della norma che ha previsto la destinazione al finanziamento delle infrastrutture portuali di una serie **di risorse revocate per mancato utilizzo**.

Si ricorda infatti che il richiamato **comma 4 dell'art. 13** ha previsto l'**utilizzo delle risorse revocate** ai sensi del comma 1 dell'articolo 13, cioè quelle delle delibere CIPE n. 146 del 2006 e n. 33/2010, **destinandole:**

- al **miglioramento della competitività dei porti italiani**, attraverso il **finanziamento di interventi immediatamente cantierabili**, da sottoporre al CIPE, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con le Regioni interessate;
- **a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali**, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione europea.

Inoltre, il **secondo periodo del comma 4**, ha previsto anche che **alle medesime finalità** siano destinate, nel limite di 200 milioni di euro per l'anno 2014 le **risorse** già trasferite alle autorità portuali, anche attraverso la stipula di mutui, per la realizzazione di opere infrastrutturali **per le quali trascorsi due anni dal trasferimento non sia stato pubblicato il bando di gara**: si tratta delle risorse dell'articolo 1, comma 994, della legge finanziaria 2007 (296/2006) che ha stanziato 15 milioni di euro annui, per quindici anni, a decorrere dal 2007, destinati alla realizzazione di grandi infrastrutture portuali immediatamente cantierabili: Per l'individuazione di queste risorse il comma 4 ha previsto l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge ed il versamento all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nel limite di 200 milioni di euro per l'anno 2014, ad apposito Fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Infine, il **quarto periodo del comma 4**, ha previsto l'**assegnazione da parte del CIPE di risorse revocate** e disponibili che sono contenute nella delibera 146/2006: si tratta del contributo quindicennale di 6,258 milioni di euro annui per il finanziamento del progetto "Completamento schema idrico Basento-Bradano: attrezzamento settore G", di cui risultavano utilizzabili, secondo quanto riportato nella relazione tecnica, dieci annualità, pari a 62,580 milioni di euro. Le risorse vengono **riassegnate al medesimo progetto "Completamento schema idrico "Basento-Bradano"**, condizionando però l'assegnazione delle risorse all'invio da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore

della legge di conversione del decreto-legge, del progetto definitivo, aggiornato ai prezziari vigenti, che viene posto a base di gara e del relativo cronoprogramma. Si prevede che il CIPE revochi i finanziamenti in caso di mancato avvio dei lavori nel rispetto del cronoprogramma.

Si segnala infine che il **quinto periodo del comma 4** prevede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assegni annualmente (entro il 31 maggio) al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, risorse per l'attuazione del PMIS - Port Management Information System**, sistema informativo per la gestione portuale (art. 2, comma 1, lettera t-*undecies* del decreto legislativo 196/2005). L'entità delle risorse è individuata dal successivo comma 6 al secondo periodo, nell'ambito degli interventi destinati al miglioramento della competitività dei porti italiani, per una quota pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 nonché pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Il comma 7, relativo alle procedure di riassegnazione, esclude esplicitamente le risorse destinate allo sviluppo del sistema informativo portuale da quelle oggetto di assegnazione da parte del CIPE.

Articolo 19, comma 2
(Trasferimento ad ENAV oneri navigazione aerea)

Il **comma 2 dell'articolo 19** pone a carico delle risorse riscosse dall'ENAV (Ente nazionale assistenza al volo) per i servizi di rotta¹ svolti a favore del traffico aereo civile una serie di oneri connessi alla navigazione aerea ed attualmente posti a carico degli stanziamenti del Ministero dell'economia per i contratti di servizio con ENAV. In base alla relazione tecnica la disposizione determina minori oneri per lo Stato pari a 16,357 milioni di euro a decorrere dall'anno 2015.

Viene infatti modificato l'articolo 5, comma 10, del decreto-legge n. 77/1989² che appunto, nel testo vigente, prevede che ad alcuni oneri posti a carico dello Stato ai sensi del precedente comma 8 si faccia fronte nei limiti degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze destinati ai Contratti di servizio e di programma dell'ENAV s.p.a..

Gli oneri in questione sono quelli relativi a:

- il mancato gettito delle tasse aeroportuali per gli aeromobili che ne sono esenti;
- il mancato gettito derivante dalla facoltà di ridurre fino al 50 per cento la tassa di terminale ai sensi del comma 5 dell'articolo 5 (facoltà abrogata dall'art. 4, comma 41, lettera b) della legge 183/2011, legge di stabilità 2013);
- la differenza tra le tasse applicate ed i costi sostenuti in relazione alla gradualità delle tasse stesse di cui al comma 7.

La disposizione del decreto-legge n. 77/1989, come modificata dall'articolo 4, comma 41, della legge di stabilità 2012 (legge n. 183/2011), prevede anche che gli stanziamenti in questione non possano essere superiori, per l'anno 2012, ad euro 60.173.983 e, a decorrere dall'anno 2013, ad euro 18.173.983.

La disposizione precisa che tali oneri saranno ora posti a carico delle risorse relative alle tariffe di rotta che ENAV, ai sensi del decreto del Ministro del tesoro 5 maggio 1997, riceve direttamente da Eurocontrol, il sistema comune di calcolo delle tariffe di rotta, stabilito dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, cui l'Italia ha aderito con la legge n. 575/1995.

Si ricorda che l'attività svolta dall'ENAV è indirizzata con contratti di programma e di servizio ed è finanziata mediante le tariffe aeree di rotta e di terminale, corrisposte dai

¹ Sono definiti servizi di rotta il controllo del traffico relativo al sorvolo dello spazio aereo italiano, con o senza scalo, si distinguono dai servizi di terminale, consistenti nel controllo del traffico in decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista.

² Recante *Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime*, convertito con modificazioni dalla legge n. 160/1989.

Vettori. Il contratto di programma 2007-2009 è stato sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari: la IX Commissione della Camera dei deputati ha reso parere favorevole nella seduta del 21 dicembre 2011. Il contratto di servizio, in base all'art. 9 della legge n. 665/1996, ha durata almeno triennale e regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che l'ENAV è tenuto ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce altresì gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria; definisce le sanzioni per i casi di inadempienza. Sullo schema di contratto di servizio non è previsto il parere parlamentare. L'ultimo contratto di servizio stipulato è quello relativo al periodo 2007-2009.

Il CIPE nella seduta del 1° agosto 2014 ha espresso parere favorevole sui Contratti di Programma e di Servizio tra ENAV e Ministeri delle infrastrutture e trasporti, dell'economia e delle finanze e della difesa per gli anni 2010-2012 e 2013-2015.

Si ricorda inoltre che nella riunione del 16 maggio 2014 il Consiglio dei ministri ha approvato definitivamente il D.P.C.M. che determina i criteri per la privatizzazione e le modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di ENAV s.p.a., fino al 49%. Il decreto non è stato ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale; esso prevede comunque la cessione di una quota che assicuri il mantenimento in capo allo Stato di una quota di controllo assoluto (51%). Per assicurare la massima flessibilità al Ministero dell'Economia e delle finanze nel processo di vendita, lo schema di decreto prevede che l'operazione potrà essere effettuata anche in più fasi, ricorrendo, anche congiuntamente, a un'offerta pubblica di vendita (rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti di Enav e delle sue controllate, e/o a investitori italiani e istituzioni), e/o a una trattativa diretta da realizzare attraverso procedure competitive e comunque assicurando che non insorgano situazioni di conflitti di interessi. Anche per Enav sono previsti incentivi per i dipendenti in caso di offerta pubblica di vendita. La delibera del Consiglio dei Ministri prevede comunque l'offerta pubblica quale percorso prioritario da perseguire, in presenza di un adeguato contesto di mercato.

Articolo 19, comma 3 (Rottamazione veicoli)

L'**articolo 19, comma 3**, limita al solo anno **2014** la fruizione degli **incentivi per la rottamazione dei veicoli meno inquinanti**, che era stata prevista, anche per l'anno 2015, dal D.L. n. 83 del 2012. In base alla relazione tecnica, dalla disposizione derivano **minori oneri per il bilancio dello Stato per 40.096 milioni di euro nel 2015**.

Il comma 3 modifica a tal fine l'articolo 17-*undecies* del D.L. n. 83, che ha istituito il **Fondo per l'erogazione dei contributi statali, per l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive**, nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015 (successivamente ridotta a di 45 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015).

Con la modifica del comma 3 in commento viene eliminato il riferimento all'anno 2015 nel comma 1 dell'art. 17-*undecies*. Analoga modifica viene apportata al comma 6 dell'art. 17-*undecies*, sopprimendo il riferimento all'anno 2015, nella disposizione che stabiliva che per i successivi anni 2014 e 2015, la ripartizione delle risorse fosse effettuata, entro il 15 gennaio di ciascun anno, con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, sulla base della dotazione del Fondo e del monitoraggio degli incentivi relativo all'anno precedente.

Si ricorda che la fruizione degli incentivi è disciplinata dall'articolo 17-*decies* del D.L. n. 83, che ha istituito un **programma triennale di incentivazione** per l'acquisto di tutte le tipologie di **veicoli aziendali** (autovetture, veicoli commerciali, ciclomotori, motocicli e quadricicli), purché destinati all'esercizio di impresa o ad uso pubblico e a condizione che venisse rottamato un veicolo obsoleto, della stessa categoria, avente almeno 10 anni di anzianità, ovvero anche senza rottamazione ma nel caso di acquisto di veicoli aventi emissioni particolarmente basse (< 95g/km). E' infatti previsto che il contributo spettasse per i **veicoli acquistati e immatricolati tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2015**, e fosse concesso ad una serie di condizioni, indicate nel comma 2.

*Si segnala quindi la necessità di modificare, per coordinamento, anche il comma 1 dell'art. 17-*decies*, che prevede che il contributo spetti anche per il 2015.*

Il decreto attuativo che ha stabilito le **modalità di fruizione degli incentivi** è stato emanato con **decreto del Ministro dello Sviluppo economico 11 gennaio 2013** ed ha previsto tra l'altro che per la gestione dei contributi il Ministero dello sviluppo economico si avvalga di un apposito sistema informatico la cui realizzazione e gestione è affidata con convenzione ad una società *in house*, ovvero tramite gara a società o enti in possesso dei necessari requisiti tecnici, organizzativi e di terzietà. È stata infatti

realizzata un'apposita piattaforma on line all'indirizzo www.bec.mise.gov.it per la prenotazione dei contributi ed il monitoraggio delle risorse disponibili.

Si ricorda infatti che il comma 5 dell'art. 17-*undecies* consentiva al Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, di avvalersi di società *in house* o di società o enti, in possesso dei necessari requisiti tecnici, organizzativi e di terzietà, per la gestione delle agevolazioni, al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa, attraverso il tempestivo monitoraggio delle disponibilità del Fondo. Si prevedeva la stipula di una convenzione e la selezione del soggetto mediante gara, da svolgere secondo le previsioni del Codice dei contratti pubblici, i cui costi gravassero sul Fondo di cui al comma 1, nella misura massima dell'1 per cento.

Si segnala che **l'art. 39 del D.L. n. 133 del 2014 (c.d. "Sblocca Italia")**, attualmente all'esame del Parlamento per la conversione, **prevede una revisione dei criteri per la fruizione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni** complessive, attraverso una serie di modifiche puntuali alle disposizioni del D.L. n. 83 del 2012, in quanto la fruizione dei contributi all'acquisto dei veicoli ha evidenziato alcune complessità normative e di attuazione che ne hanno impedito un utilizzo più ampio.

Il monitoraggio effettuato sulla fruizione dei contributi ha evidenziato un utilizzo delle risorse, al dicembre 2013, per circa 5 milioni di euro, pari al 12% delle risorse disponibili.

Articolo 19, commi 4-7
(Parco rotabile trasporto pubblico locale)

I **commi da 4 a 7 dell'articolo 19** introducono procedure e requisiti per l'accesso alle risorse stanziato dal comma 83 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 (L. n. 147/2013) per il **rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati al trasporto pubblico locale**.

Si ricorda che la citata disposizione della legge di stabilità 2014 ha stanziato 300 milioni per il 2014 e 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016. La tabella E del disegno di legge di stabilità prevede poi un rifinanziamento del relativo capitolo per 500 milioni di euro per il 2015 (cfr. la relativa scheda).

In particolare, il **comma 5** rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sentita la Conferenza Stato-regioni la ripartizione delle risorse. In tale ripartizione dovranno essere seguiti i seguenti criteri:

- maggiore carico medio per servizio effettuato;
- condizioni di vetustà degli attuali parchi veicolari;
- graduatoria su base regionale dei soggetti direttamente beneficiari dell'erogazione del contributo.

Il comma 5 rimette anche al decreto ministeriale, più in generale, la definizione "delle modalità di attuazione del presente articolo". *In realtà si dovrebbe fare riferimento alle modalità di attuazione dei commi da 4 a 7.*

Si ricorda che attualmente il comma 83 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 richiama come criteri per la ripartizione il maggiore carico medio per servizio effettuato, nonché i seguenti ulteriori criteri indicati dal comma 1032 dell'articolo unico della legge finanziaria 2007 (L. n. 296/2006):

- priorità al completamento dei programmi finanziati con la legge n. 194/1998 (Interventi nel settore dei trasporti)³, e con la legge n. 211/1992 (Interventi nel settore del trasporto rapido di massa)⁴;
- condizioni di vetustà degli attuali parchi veicolari;
- congruenza con le effettive esigenze di domanda di trasporto.

³ Il riferimento è probabilmente all'articolo 2, comma 5, della legge n. 194/1998. Tale disposizione autorizza le regioni a statuto ordinario a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone. Lo Stato concorre con un contributo quindicennale di lire 20 miliardi per l'anno 1997, di lire 146 miliardi per l'anno 1998 e di lire 195 miliardi a decorrere dall'anno 1999.

⁴ La legge n. 211/1992 prevede l'approvazione governativa, sulla base del piano generale dei trasporti e, ove esistenti, dei piani regionali dei trasporti, di programmi di intervento nel settore del trasporto rapido di massa predisposti dagli enti locali.

In sostanza, quindi, rispetto alla normativa vigente viene meno il riferimento al completamento dei programmi finanziati con la legge n. 194/1998 e con la legge n. 211/1992 e alla congruenza con le effettive esigenze di domanda di trasporto e viene inserito il riferimento alla graduatoria da effettuare su base regionale.

In base al **comma 6**, con il decreto saranno stabilite anche le modalità di revoca e di successiva riassegnazione delle risorse.

Il **comma 7** autorizza le regioni e le province autonome a richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di assumere le funzioni di centro unico di acquisto, indicando le tipologie dei veicoli alla luce delle risorse assegnate a ciascuna regione in sede di riparto.

Articolo 19, commi 8-10
(Lotti costruttivi rete ferroviaria)

I **commi da 8 a 10 dell'articolo 19** definiscono la **strategia di sviluppo** della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017. In particolare il comma 8 prevede che tale strategia persegua i seguenti assi di intervento:

- manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale;
- sviluppo investimenti grandi infrastrutture.

Ciò, precisa la disposizione, in coerenza ed attuazione dei contratti di programma parte investimenti 2012-2016 e parte servizi 2012-2014 di RFI e in ottemperanza a quanto disposto dalla direttiva 2012/34/UE.

Al riguardo, si ricorda che:

- la suddivisione del contratto di programma, che regola i rapporti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il concessionario per la gestione della rete ferroviaria nazionale, la società RFI Spa, in questi due atti distinti è stata richiesta dalla delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012; il contratto di programma parte servizi disciplina la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, e le attività di safety, security e navigazione ferroviaria; il contratto di programma parte investimenti disciplina la realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria;
- il contratto di programma parte servizi 2012-2014 è stato approvato con Delibera CIPE n. 22 del 18 marzo 2013 e sullo schema di Contratto le Competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere: la IX Commissione Trasporti della Camera ha espresso il 19 novembre 2013 parere favorevole con condizioni e osservazioni; il contratto prevede stanziamenti complessivi, per il triennio 2012-2014 pari a 4.575 milioni di euro;
- per quanto concerne invece il contratto di programma parte investimenti 2012-2016 l'articolo 1, comma 10 del decreto-legge n. 133/2014 ne ha previsto l'approvazione *ex lege*, in deroga alla procedura generale della legge n. 238/1993 che prevede l'acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari. Nel corso dell'*iter* di conversione del provvedimento, ancora non concluso, la Camera ha però modificato la norma, reintroducendo il parere delle competenti commissioni parlamentari, da rendere sullo schema di decreto che approva il contratto entro 30 giorni dalla trasmissione (il decreto dovrà essere comunque approvato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione);
- la direttiva 2012/34/UE ha provveduto alla rifusione delle direttive del cd. "primo pacchetto ferroviario" (direttive 91/440/CEE, 95/18/CE, 2001/14/CE). La rifusione non ha mutato sostanzialmente l'impianto normativo esistente.

Tra le novità si segnalano però: 1) il rafforzamento dei poteri dei regolatori nazionali e la costituzione di una rete europea dei regolatori; 2) la pubblicazione di un prospetto informativo di rete in almeno due lingue ufficiali dell'Unione europea; 3) la pubblicazione, da parte degli Stati membri, di una strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria almeno quinquennale (*è a questo ultimo punto che la disposizione in commento sembra dunque fare riferimento, anche se il periodo di riferimento è triennale e non quinquennale*).

Il **comma 9** prevede specifiche **modalità per l'approvazione, da parte del CIPE, dei progetti** inclusi nel programma di investimento "sviluppo investimenti grandi infrastrutture".

La disposizione in particolare è finalizzata a **garantire la continuità dei lavori delle seguenti tratte**, autorizzate o in corso di autorizzazione con la procedura dei c.d. lotti funzionali (prevista dai commi 232-234 dell'art. 2 della L. 191/2009):

- tratte **Brescia-Verona-Padova** della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia;
- tratta **Terzo valico dei Giovi** della Linea AV/AC Milano-Genova;
- tratte del **nuovo tunnel ferroviario del Brennero**.

A tal fine viene infatti stabilito che il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi a **condizione** che sussistano **disponibilità finanziarie sufficienti per** il finanziamento di un **primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10%** del costo complessivo delle opere.

Il comma 232 dell'art. 2 della L. n. 191/2009 ha previsto l'individuazione, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, di specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro. Per tali interventi il medesimo comma ha stabilito che il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente ad una serie di condizioni, tra cui quella che il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria per almeno il 20% del costo complessivo dell'opera. A tale condizione è possibile derogare, in casi di particolare interesse strategico, con l'emanazione di apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che può consentire l'utilizzo della procedura di cui al comma 232 anche in caso di copertura finanziaria con risorse che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10% del costo complessivo dell'opera.

Il successivo comma 233 dispone che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera o di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che

si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

Il comma 234 prevede che nell'Allegato Infrastrutture al DEF venga data distinta evidenza degli interventi assoggettati alla procedura introdotta dai commi 232-233.

In attuazione di tale disposizione, nell'allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del DEF presentato il 3 ottobre scorso ([Doc. LVII, n. 2-bis, allegato III](#)), a pag. 249 è esposta una tabella che indica lo stato di avanzamento degli interventi. Con riferimento alle opere contemplate dal comma in esame si fa notare che per il Terzo Valico dei Giovi viene riportata una percentuale di avanzamento dei lavori pari al 100%, mentre tale percentuale nella Tabella 0 del medesimo allegato (che contiene il complesso delle opere del PIS) è riferita solo al 1° lotto costruttivo e al contabilizzato pregresso. Ulteriori discrasie rispetto alla tabella 0 si riscontrano con riferimento alle risorse disponibili del Terzo Valico dei Giovi (1.787 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 1.700 milioni nella Tabella 0), nonché della linea AV/AC Brescia-Verona (768 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 848 milioni nella Tabella 0).

Per un approfondimento relativo alle singole opere si rinvia alle seguenti schede, tratte dall'8° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici redatto dal Servizio studi, su *Le infrastrutture strategiche in Italia: l'attuazione della "legge obiettivo"* del febbraio 2014:

- [scheda n. 3](#), relativa alla galleria del Brennero;
- [scheda n. 5](#), relativa all'AV/AC Milano-Verona, e [scheda n. 7](#), relativa all'AV/AC Verona-Padova;
- [scheda n. 39](#), relativa al Terzo valico dei Giovi.

Il comma 10 prevede che, relativamente ad **alcuni programmi indicati dall'articolo 4, comma 1, del contratto di programma parte investimenti** tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI, RFI relazioni al Ministero vigilante per la trasmissione al CIPE, entro il mese di giugno di ciascun anno e a consuntivo per le attività dell'anno precedente, in ordine alle risorse finanziarie effettivamente contabilizzate per gli investimenti, all'avanzamento lavori e alla consegna all'esercizio degli investimenti completati per ciascun programma di investimento e agli eventuali scostamenti registrati.

Al riguardo si rileva che, nelle more della trasmissione alle Camere del contratto di programma parte investimenti non risulta possibile individuare i programmi indicati dalla disposizione.

Articolo 20, comma 2
(Dismissione partecipazioni RAI - Stralciato)

Il comma 2 dell'articolo 20, stralciato dalla Presidenza della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, in quanto recante disposizioni estranee all'oggetto del disegno di legge di stabilità, autorizzava RAI Spa a cedere sul mercato, con modalità trasparenti e non discriminatorie attività immobiliari e quote di società partecipate, garantendo la continuità del servizio erogato.

Articolo 23 **(Contratto di programma Poste italiane Spa)**

L'articolo 23, prevede al comma 1, lettera a), la proroga dell'efficacia del contratto di programma 2009-2011 tra Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa, fino alla sottoscrizione del nuovo contratto di programma, che in base alla successiva lettera b) dovrà avere durata quinquennale e coprire il periodo 2015-2019.

La **lettera a)** specifica che la proroga dell'efficacia del contratto di programma avverrà **fatti salvi gli adempimenti previsti dalla normativa dell'Unione europea in materia**, che si sostanziano in una **decisione della Commissione europea** chiamata a verificare che i trasferimenti statali a Poste italiane Spa siano effettivamente a copertura degli oneri derivanti dallo svolgimento degli obblighi del servizio universale e non costituiscano invece un aiuto di Stato. La lettera a) specifica inoltre che agli oneri derivanti dalla proroga si provvederà **nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente**. Sono infine fatte salve le **verifiche effettuate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM)** in ordine al costo netto del servizio universale per ciascuno degli anni del periodo regolatorio 2012-2014.

In proposito la relazione tecnica indica la ratio del riferimento alle verifiche AGCOM nella circostanza che, fermo restando il limite degli stanziamenti di bilancio entro cui viene approvato per legge il contratto , non potranno essere trasferiti a Poste italiane importi complessivi nel triennio agli oneri di servizio universale quantificati e verificati ex post dall'AGCOM, nel rispetto della disciplina UE in materia.

Si ricorda che il contratto di programma disciplina i rapporti tra lo Stato e la società Poste italiane Spa, riconosciuta *ex lege* fornitore del servizio universale fino al 2026 (vale a dire un quindicennio a decorrere della data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 58/2011, che ha modificato la disciplina generale in materia postale recata dal decreto legislativo n. 261/1999). Il Contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste Italiane per il triennio 2009-2011 è stato approvato con l'articolo 33, comma 31 della legge n. 183/2011 (legge di stabilità 2012), fatti salvi gli adempimenti previsti dalla normativa comunitaria. L'efficacia del contratto è stata quindi perfezionata con la decisione della Commissione europea del 20 novembre 2012 C(2012)8230final, che ha approvato i trasferimenti statali verso Poste Italiane a parziale copertura degli oneri connessi con lo svolgimento degli obblighi di servizio postale universale. Il triennio 2012-2014 è regolato secondo le disposizioni contenute nel Contratto di Programma 2009-2011 in virtù della clausola di ultrattività contenuta nell'art. 16 comma 3 del Contratto.

Si ricorda che il disegno di legge di bilancio 2015 reca lo stanziamento relativo al rimborso dello Stato a Poste italiane per gli oneri del servizio universale nel **capitolo n. 1502** del programma 15.3, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia. A legislazione vigente il capitolo reca uno stanziamento di 277,4 milioni di euro, rispetto al quale il disegno di legge di bilancio prevede una riduzione fino a **262,4 milioni di euro**.

Con la delibera n. 444/12/CONS è stato avviato da parte dell'AGCOM – per la prima volta nel settore postale – il procedimento relativo ad "analisi e applicabilità del meccanismo di ripartizione e valutazione dell'eventuale costo netto per l'anno 2011", i cui termini sono stati prorogati con la delibera n. 709/13/CONS. Parallelamente con la delibera n. 117/14/CONS è stato avviato un analogo procedimento istruttorio, "analisi e applicabilità del meccanismo di ripartizione e valutazione dell'eventuale costo netto per l'anno 2012". L'attività di definizione del costo netto risulta pertanto ancora in corso.

La lettera b) quantifica poi l'onere per il nuovo contratto di programma in **262,4 milioni di euro a decorrere dal 2015** (che corrisponde allo stanziamento recato dal disegno di legge di bilancio per il 2015, cfr. *supra*) Anche in questo caso sono **fatte salve le** verifiche effettuate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) **in ordine al costo netto del servizio universale**

Il **comma 2** definisce la procedura per l'adozione del nuovo contratto di programma. In particolare si prevede che:

- lo schema di contratto di programma venga inviato dal Ministero dello sviluppo economico al Ministero dell'economia e delle finanze e all'AGCOM per l'acquisizione, entro quindici giorni, dei pareri di competenza;
- sulla base dei pareri il Ministero dello sviluppo economico può riesaminare lo schema del contratto;
- in ogni caso entro cinque giorni dall'acquisizione dei pareri dell'AGCOM e del Ministero dell'economia lo schema di contratto deve essere inviato alle **competenti Commissioni parlamentari** per l'espressione del parere non vincolante da rendere nei successivi venti giorni; decorso il termine il contratto può essere comunque adottato;
- al termine della procedura, il **contratto di programma deve essere sottoscritto** tra Ministero dello sviluppo economico e fornitore del servizio universale **entro il 31 marzo 2015**
- il **contratto sottoscritto è infine notificato alla Commissione europea**.

Il **comma 2** prevede anche che l'AGCOM debba esprimersi entro 45 giorni sulla richiesta di Poste italiane Spa di deroga agli obblighi del servizio universale ai sensi dell'articolo 3, comma 7 del D.Lgs. n. 261/1999. La disposizione del D.Lgs. n.261/1999 è peraltro oggetto di modifica da parte del successivo comma 3.

Nel testo vigente, infatti, il citato articolo 3, comma 7, consente, previa autorizzazione dell'AGCOM e comunicazione alla Commissione europea, la **fornitura a giorni alterni** del servizio in presenza di particolari situazioni di natura infrastrutturale o geografica in ambiti territoriali con una densità inferiore a 200 abitanti/kmq e comunque fino ad un massimo di un ottavo della popolazione nazionale.

Il **comma 3** prevede ora che la deroga, ferma rimanendo la necessità del requisito di peculiare situazione infrastrutturale o geografica con una densità di popolazione inferiore a 200 abitanti/kmq, possa interessare fino ad **un massimo di un quarto, e non più di un ottavo della popolazione nazionale**.

Articolo 25, comma 6 ***(Trasporto merce su ferro)***

Il comma 6 dell'articolo 25 prevede che gli stanziamenti relativi agli **obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro non possano essere, a decorrere dal 2015, superiori a 100 milioni di euro annui**. La relazione tecnica precisa che le disponibilità di bilancio per tali finalità, pari a legislazione vigente a circa 128,3 milioni di euro annui, sono quindi ridotte di 28,3 milioni di euro a decorrere dall'anno 2015.

La disposizione indica come finalità della disposizione il rispetto di quanto previsto dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Il citato articolo 10 faceva salve per tre anni dall'entrata in vigore del regolamento (3 dicembre 2009, in base all'articolo 10) le precedenti disposizioni in materia di trasporto merci (e di definizione dei criteri per le compensazioni di servizio pubblico) recate dal regolamento (CEE) n. 1191/1969.

In via generale l'articolo 10 di tale regolamento, ora abrogato, prevedeva che la compensazione per gli oneri di servizio pubblico fosse pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri (cioè delle spese per l'impresa connesse agli oneri) e la diminuzione degli introiti dell'impresa che può derivare, per il periodo di tempo considerato, dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell'obbligo in questione.

Il periodo transitorio di cui all'articolo 10 risulta quindi esaurito e trova perciò applicazione il regime generale previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007. In materia di compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico per i contratti aggiudicati direttamente il regolamento (CE) n. 1370/2007 richiede che vengano rispettate le prescrizioni, più stringenti rispetto a quanto previsto dal regolamento (CEE) n. 1191/1969, dell'allegato richiamato dall'articolo 6 paragrafo 1.

In particolare, la compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente deve quindi seguire il seguente schema:

- costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,
- meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,
- meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,

- più un ragionevole utile.

Successivamente, la Commissione europea, con la comunicazione 2012/C 8/02 del gennaio 2012 ha precisato che la compensazione degli oneri di pubblico servizio deve essere calcolata considerando i costi al netto degli introiti che l'impresa percepisce dalla fornitura del servizio economico di interesse generale; inoltre, il margine di utile ragionevole deve essere considerato come tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio economico di interesse generale per l'intera durata del periodo d'incarico, tenendo conto del livello di rischio.

Il contratto di servizio pubblico per il trasporto nazionale merci attualmente valido copre il periodo 2009-2014 e verrà a scadenza il 31 dicembre 2014. In base al contratto la società affidataria del servizio è attualmente individuata nella società Trenitalia Spa.

Articolo 30, comma 1
(Soppressione contributo a imprese armatoriali)

Il **comma 1 dell'articolo 30** sopprime il **contributo ventennale** di 5 milioni di euro a decorrere dall'esercizio 2014 per gli **investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta**.

Il contributo era previsto dal secondo periodo del comma 38 dell'articolo unico della Legge di stabilità 2014 (L. n. 147/2013), il quale a sua volta richiamava la tipologia degli interventi previsti dall'articolo 3 della legge n. 88/2001 (vale a dire, appunto, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta).

In proposito la relazione tecnica precisa che la Commissione europea ha qualificato il contributo in questione come aiuto di Stato illegittimo ai sensi del regime degli aiuti di Stato alla costruzione navale n. 2011/C3 64/06.

In proposito si segnala che l'allegato n. 5, richiamato dall'art. 19, comma 1, del disegno di legge di stabilità prevede un azzeramento complessivo della dotazione di bilancio relativa all'autorizzazione di spesa di cui al terzo periodo del citato comma 38, che interveniva in materia affine, prevedendo contributi ventennali di 5 milioni di euro a decorrere dall'esercizio 2014 per il finanziamento di progetti innovativi di prodotti e di processi nel campo navale avviati negli anni 2012 e 2013; al riguardo cfr. la relativa scheda.

Articolo 30, comma 2
(Mutui ferrovie in concessione)

Il **comma 2 dell'articolo 30** riduce di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016 i contributi statali per l'ammortamento dei mutui concessi ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge n. 910/1986 (L. finanziaria 1987: mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione di investimenti ferroviari). Al riguardo la relazione tecnica afferma che la riduzione è dovuta al completamento dei progetti di investimento realizzati ai sensi della legge n. 910/1986.

In particolare, oggetto di riduzione è l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 12, della legge n. 67/1988 (legge finanziaria 1988) che integrava lo stanziamento per le finalità di cui all'articolo 2, comma 3, della legge n. 910/1986 per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990, prevedendo che per gli anni successivi si provvedesse con rifinanziamento annuale in legge finanziaria ai sensi dell'art. 19, quattordicesimo comma, della legge n. 887/1984 (legge finanziaria 1985) meccanismo poi sostituito dalla legge n. 362/1988 dal rifinanziamento in tabella F della legge finanziaria (ora tabella D della legge di stabilità, ai sensi della legge n. 196/2009)

Articolo 44, comma 31
(Soppressione esenzione bollo auto ultraventennali)

Il **comma 31**, con una norma che produce effetti positivi per l'erario, dispone **l'eliminazione dell'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico**.

In particolare la **lettera a)** **sopprime** la norma che prevede la predisposizione per gli autoveicoli dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), per i motoveicoli anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), di un apposito **elenco indicante i periodi di produzione dei veicoli** (ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342).

La **lettera b)** prevede **l'abrogazione** dei commi 2 e 3 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342. Il comma 2 dispone **l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per gli autoveicoli e i motoveicoli di "particolare interesse storico e collezionistico" costruiti da almeno 20 anni**. Il comma 3, dispone, inoltre, che i veicoli e i motoveicoli per i quali è possibile fruire dell'esenzione devono essere individuati dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI) e dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), con propria determinazione.

L'articolo 63, comma 2, definisce di "particolare interesse storico e collezionistico" i veicoli costruiti specificamente per le competizioni, i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre ed infine i veicoli che rivestono un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.

Al riguardo si segnala che l'Agenzia delle entrate, con la risoluzione n. 112/8E del 2011, ha precisato che l'esenzione dalla tassa automobilistica trova applicazione qualora il veicolo sia compreso nelle apposite determinazioni predisposte dai suddetti enti che individuano in maniera definita le tipologie di veicoli in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 63, comma 2, per beneficiare delle agevolazioni fiscali in commento. Non è necessario, invece, che il proprietario sia associato all'ASI o alla FMI.

Rimane fermo che **i veicoli e i motoveicoli ultratrentennali sono esentati dal bollo** e, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, sono assoggettati ad una **tassa di circolazione forfettaria** annua (articolo 63 , commi 1 e 4).

Articolo 46, commi 3 e 5 (Tabella E)

Il **comma 3** reca l'approvazione della Tabella E, che determina, per le leggi che dispongono **spese a carattere pluriennale in conto capitale**, le quote destinate a gravare per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017, esposte per programma e missione.

L'articolo 11, comma 3, lett. e), della legge n. 196 del 2009 di contabilità prevede, tra i contenuti propri della legge di stabilità, la determinazione, in apposita tabella, degli importi delle leggi di spesa in conto capitale a carattere pluriennale, aggregati per programma e per missione, con specifica ed analitica evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni, per la quota da iscrivere nel bilancio di ciascun anno considerato nel bilancio pluriennale.

Il **comma 3** indica i limiti massimi di impegnabilità che le amministrazioni pubbliche possono assumere nel 2015, con riferimento ai futuri esercizi, rinviando a tal fine a quanto registrato nella apposita colonna della Tabella E.

Ai sensi dell'articolo 30, comma 2, della legge di contabilità le amministrazioni possono stipulare contratti o comunque assumere impegni nei limiti dell'intera somma stanziata con leggi pluriennali di spesa in conto capitale.

La disposizione demanda tuttavia alla legge di stabilità la possibilità di indicare limiti di impegnabilità più ristretti, tenuto conto dello stato di attuazione delle procedure di spesa.

Come già per le precedenti leggi finanziarie e di stabilità, la legge di stabilità per il 2015 reca una colonna "limite impegnabilità" suddivisa secondo i seguenti numeri:

- n. 1, indica le quote degli anni 2015 ed esercizi successivi non impegnabili;
- n. 2, indica le quote degli anni 2015 e successivi impegnabili al 50%;
- n. 3, indica le quote degli anni 2015 e successivi interamente impegnabili.

La tabella prospetta una pressoché generalizzata facoltà ad impegnare le risorse relative agli anni successivi (situazione contrassegnata con il codice n. 3 nella colonna riferita al limite di impegnabilità).

Le autorizzazioni di spesa iscritte in **Tabella E** ammontano complessivamente a 23.338,1 milioni per il 2015, a 19.817,3 milioni per il 2016, a 19.124,9 milioni per il 2017 e a 98.824,7 milioni per il 2018 e anni successivi.

Nel complesso, la Tabella E determina:

- **definanziamenti** per 1.146,7 milioni nel 2015, 208 milioni nel 2016, 125 milioni nel 2017 e 225 nel 2018 e anni successivi;
- **rifinanziamenti** per 1.630 milioni nel 2015, 2.880 milioni nel 2016, 4.380 milioni nel 2017 e 12.940 milioni per il 2018 e successivi;
- **una rimodulazione** delle autorizzazioni pluriennali di spesa che determinano **aumenti** di 100 milioni nel 2015, di 500 milioni nel 2016 e di 1.500 milioni nel 2017, con conseguente riduzione di 2.100 milioni della quota relativa al 2018 e anni successivi.

Conseguentemente la **Tabella E** determina **maggiori spese per 583 milioni nel 2015**, per 3.172 milioni nel 2016 e per 5.755 milioni nel 2017, nonché di 10.615 milioni nel 2018 e annualità successive..

Il prospetto che segue espone gli importi dei rifinanziamenti, definanziamenti e rimodulazioni operati dalla Tabella E (*dati in milioni*).

Tabella E	2015	2016	2017	2018 e ss
D.L. 203/2005, art 11- quaterdecies, co. 20 – Completamento diga foranea di Molfetta (Interno)	+10,0	-	-	-
L. 183/1987, art. 5 – Fondo di rotazione attuazione delle politiche comunitarie (Economia)	-50,0	-50,0	-50,0	-150,0
L. 147/2013, art 1, co. 41 – Prosecuzione interventi progetto TETRA (Interno)	-25,0	-25,0	-25,0	-75,0
D.Lgs. 102/2004, art. 15, comma 2, punto 1 - Fondo solidarietà nazionale incentivi assicurativi (Politiche agricole)	+120,0	-	-	-
D.L. 66/2014, art. 22-bis – Zone franche urbane (Sviluppo economico)	-75,0	-	-	-
D.L. 98/2011, art. 32, co. 1 – punto 4 – Linea ferroviaria AV/AC Torino-Genova: III valico dei Giovi, II lotto (Infrastrutture)	-	+100,0	+100,0	+200,0
L. 147/2013, art 1, co. 83 – Rinnovo veicoli trasporto pubblico locale (Infrastrutture)	+500,0	-	-	-
L. 266/2005, art. 1, co. 86 – Contributo a Ferrovie dello Stato Spa (Economia)	-200,0	-50,0	-50,0	-

Tabella E	2015	2016	2017	2018 e ss
L. 266/2005, art. 1, co. 86 – <i>Contributo a Ferrovie dello Stato Spa</i> (Economia)	-	+320,0	+400,0	+3.735,0
D.L. 98/2011, art. 32, co. 1 – <i>Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali</i> (Economia)	-83,0	-83,0	-	-
D.L. 98/2011, art. 32, co. 1 – <i>Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali</i> (Economia)	-	+200,0	+200,0	+600,0
L.228/2012, art. 1, co. 176 – <i>Contratto di programma RFI</i> (Economia)	+70,0	+100,0	+200,0	+200,0
L. 147/2013, art 1, co. 68 – <i>ANAS</i> (Economia)	-	+50,0	+143,0	+200,0
L. 147/2013, art 1, co. 73 – <i>Manutenzione straordinaria rete ferroviaria</i> (Economia)	+500,0	+750,0	+750,0	+2.250,0
L. 147/2013, art 1, co. 74 - <i>Tratta ferroviaria Canello Grasso Telesino e variante linea Roma –Napoli</i> (Economia)	-25,0	-	-	-
L. 147/2013, art 1, co. 76 - <i>Linea ferroviaria Milano Venezia, tratte Brescia-Verona-Padova</i> (Economia)	-90,0	-	-	-
L. 147/2013, art 1, co. 76 - <i>Linea ferroviaria Milano Venezia, tratte Brescia-Verona-Padova</i> (Economia)	-	-	+200,0	+2.800,0
L. 147/2013, art. 1, co. 80 – <i>Asse ferroviario Bologna-Lecce</i> (Economia)	-135,0	-	-	-
Legge n. 228/2012, art. 1, co. 186 – <i>Piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia</i> (Infrastrutture)	-	+10,0	+30,0	+55,0
L. 448/1998, art. 50, comma 3, punto C - <i>Edilizia sanitaria</i> (Economia)	+200,0	+400,0	+1.200,0	-
L. 147/2013, art. 1, co. 71 – <i>Sistema MOSE</i> (Infrastrutture)	+30,0	+50,0	+57,0	-
D.L. 43/2013, art. 7-bis, co. 1 <i>Ricostruzione sisma Abruzzo</i> (Sviluppo economico)	+200,0	+900,0	+1.100,0	+2.900,0
L. 289/2002, art. 61, co. 1 –	-463,7	-	-	-

Tabella E	2015	2016	2017	2018 e ss
<i>Fondo sviluppo e coesione (Economia)</i>				
<i>L. 147/2013, art. 1, co. 6 – Fondo per lo sviluppo e la coesione – Risorse programmazione 2014-2020 (Economia) Rimodulazione</i>	+100,0	+500,0	+1.500,0	-2,100,0

Nelle pagine successive sono illustrate le variazioni disposte dalla Tabella E.

D.L. n. 98 del 2011, articolo 32, comma 1, punto 4 – Alta Velocità Milano Genova, Terzo Valico di Giovi, Il lotto

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma: Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (cap. 7518)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	397	38,289	-	-
Rifinanziamento Tab. E	-	100.000	100.000	200.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	397	138.289	100.000	200.000

La tabella E dispone un **rifinanziamento di 100 milioni di euro** per le annualità 2016 e 2017 e di 200 milioni di euro per gli anni 2018 e seguenti, dello stanziamento relativo alle **somme da assegnare a RFI per il secondo lotto della tratta relativa al Terzo Valico di Giovi della linea dell'Alta Velocità Milano-Genova**, di cui all'articolo 32, comma 1, punto 4, del D.L. n. 98 del 2011. Il **capitolo** interessato è il 7518 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti che fa parte del **programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"** compreso nella missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto".

Tale capitolo, nel disegno di legge di bilancio, reca infatti uno stanziamento in termini di competenza per il 2015 pari a 397.000 €, con una riduzione rispetto alle previsioni assestate per il 2014 nelle quali il capitolo recava una previsione di spesa di 8 milioni di euro circa. Con il rifinanziamento, che non opera sul 2015, ma sugli anni successivi, si porta l'importo indicato in tabella E complessivamente a 138,289 milioni di € per il 2016, a 100 milioni per il 2017 ed a 200 milioni per il 2018 e successivi.

Il **terzo valico di Giovi-AV Milano Genova** è inserito tra gli specifici **interventi finanziabili dal Fondo c.d. "sblocca cantieri"**, in quanto considerato appaltabile entro il 31 dicembre 2014 e cantierabile entro il 30 giugno 2015, in base all'art. 3, comma 2, lettera b) del D.L. n. 133 del 2014, attualmente in corso di conversione.

Si ricorda che secondo quanto indicato nella [tabella 0 del 12° allegato infrastrutture](#), presentato al Parlamento nell'aprile 2014, il costo complessivo della "Tratta AV/AC III Valico Giovi" è di 6.278,600 milioni di euro di cui 1.578,600 disponibili. L'opera è articolata in sei lotti costruttivi⁵.

Si ricorda che l'articolo 32, comma 1 del D.L. n. 98 del 2011 ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il **"Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"**, le cui risorse sono assegnate dal Comitato interministeriale per la

⁵ Si veda la [scheda 39](#) dell'8° Rapporto sull'attuazione della "legge obiettivo".

programmazione economica, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che disciplina la cosiddetta procedura per i lotti costruttivi. Gli interventi individuati con le delibere CIPE del 18 novembre 2010 sono:

- n. 83: Potenziamento dell'asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di base del Brennero;
- **n. 84: Linea AV-AC Milano – Genova: Terzo Valico Dei Giovi;**
- n. 85: Linea AV-AC Milano - Verona: Tratta Treviglio – Brescia.

Con la delibera CIPE n. 86/2011 è stato autorizzato il secondo lotto costruttivo non funzionale della «Linea AV/AC Genova-Milano: Terzo Valico dei Giovi», del valore di 1.100 milioni di euro. Tale importo è stato oggetto di rimodulazione con la delibera n. 7/2013, che ha riprogrammato il citato Fondo.

L. n. 147 del 2013, articolo 1, comma 83 – Rinnovo veicoli del trasporto pubblico locale

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.6: Sviluppo e sicurezza della mobilità locale MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (cap. 7251)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	100.000	100.000	-	-
Rifinanziamento Tab. E	500.000	-	-	-
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>600.000</i>	<i>100.000</i>	-	-

La **tabella E** dispone un **rifinanziamento di 500 milioni di euro per il 2015**, dello stanziamento sul **cap. 7251** denominato "*Fondo per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi offerti per il trasporto pubblico locale*". Il capitolo afferisce alla missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", nello Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, e fa parte del programma 13.6: *Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*.

Nel disegno di legge di bilancio 2015 è previsto uno stanziamento di 100 milioni di €, derivante da una riduzione di 200 milioni rispetto alle previsioni assestate 2014, che recavano uno stanziamento di 300 milioni di euro.

Si tratta di un finanziamento previsto dall'**art. 1, comma 83 della legge di Stabilità 2014**, che ha disposto la destinazione di 300 milioni di euro per il 2014 e 100 milioni di euro per il 2015 e 2016 per **l'acquisto di materiale rotabile su gomma e ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat, da destinare al trasporto pubblico locale**, attraverso l'incremento del sopracitato fondo, istituito dall'articolo 1, comma 1031 della legge finanziaria 2007 (legge n. 296/2006).

La disposizione prevede che il finanziamento sia ripartito tra le regioni entro il 30 giugno di ciascun anno con la procedura di cui all'articolo 1, comma 1032 della legge finanziaria 2007, vale a dire con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza unificata secondo i seguenti criteri:

- priorità agli interventi finanziati dalla legge n. 194/1998 (Interventi urgenti nel settore dei trasporti) e n. 211/1992 (Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa);
- condizioni di vetustà dei parchi veicoli;
- congruenza con le effettive esigenze di domanda di trasporto.

La disposizione prevede poi un ulteriore criterio di ripartizione del fondo, quello del maggior carico medio per servizio effettuato, registrato nell'anno precedente.

I relativi pagamenti sono **esclusi dal patto di stabilità interno**, nel limite del 45 per cento dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.

Legge n. 266 del 2005, articolo 1, comma 86 – Contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	241.981	55.588-	81.488-	200.000-
Riduzione Tab. E	-200.000	-50.000	-50.000	--
Rifinanziamento	-	320.000	400.000	3.735.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>41.981</i>	<i>325.588</i>	<i>431.488</i>	<i>3.395.000</i>

La **tabella E** dispone una **riduzione** di **200 milioni di euro per il 2015** e di 50 milioni per gli anni 2016 e 2017, dell'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 1, comma 86, della legge n. 266 del 2005, come **contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa**. In tabella E viene pertanto esposto un importo di spesa per il **2015 di 41,98 milioni di euro** circa. Per le annualità **2016 e 2017** si prevede in tabella E un **rifinanziamento** rispettivamente **di 320 milioni e di 400 milioni di euro**, che al netto della riduzione di 50 milioni, portano ad un rifinanziamento di 270 milioni di € per il 2016 e 350 milioni per il 2017. Per il 2018 e seguenti il rifinanziamento ammonta a 3.735 milioni di euro.

Si ricorda che il finanziamento è concesso in base **all'art. 1, comma 84** della legge finanziaria 2006 (e il successivo **comma 86**, indicato in tabella E, prevede che il contributo sia assegnato al Gestore in conto impianti), che ha disposto la **concessione a Ferrovie dello Stato Spa** o a società del gruppo **contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui** a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al **sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli** e di **100 milioni di euro annui** a decorrere dal 2007 a copertura degli **investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**.

In particolare le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 84, della legge finanziaria 2006 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 2 (Fondo opere)**, per il quale le previsioni assestate 2014 indicano una previsione di spesa per 1.775 milioni di euro.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del programma di investimenti per lo **sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie**.

Decreto-legge n. 98 del 2011, articolo 32, comma 1 – Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali – parte ANAS

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITÀ Programma: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7372)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	167.318	107.427	-	-
Riduzione Tab. E	-83.000	-83.000	-	-
Rifinanziamento Tab. E	-	+200.000	+200.000	+600.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	84.318	224.427	200.000	600.000

La tabella E dispone un **incremento complessivo di 834 milioni di euro**, per il periodo considerato, delle risorse del Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali istituito dall'art. 32, comma 1 del D.L. n. 98/2011, destinate al capitolo 7372 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), in cui sono allocate le **somme da corrispondere all'Anas per la realizzazione di un programma di investimenti** per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture.

Tale incremento di risorse è la risultante di un rifinanziamento complessivo di 1 miliardo di euro (a partire dal 2016) e di un contestuale definanziamento (che opera negli anni 2015-2016). Per il 2015 il saldo degli interventi operati dalla tabella è quindi negativo, per cui si ha una **riduzione di risorse** pari ad **83 milioni di euro**.

L'articolo 32, comma 1, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo ad opere di interesse strategico⁶ con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016. Tali importi sono stati ridotti da numerose disposizioni legislative e rimodulati da una serie di delibere del CIPE.

Il comma 1 dell'art. 32 prevede che le risorse del Fondo siano assegnate dal CIPE, su proposta del MIT, di concerto con il MEF, e vengano destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234 della legge n. 191/2009 (legge finanziaria 2010), vale a dire con interventi per lotti costruttivi non funzionali⁷, nonché ai contratti di programma con RFI S.p.A. e **ANAS S.p.A.**

⁶ L'art. 1, comma 187, della L. n. 228/2012 (legge di stabilità 2013) ha cambiato la denominazione del fondo in «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798».

⁷ Gli interventi per lotti costruttivi non funzionali sono stati introdotti dall'art. 2, comma 232, della L. n. 191/2009, per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro.

Legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 176 – Contratti di programma con RFI

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	49.932	-	,	-
Rifinanziamento Tab. E	70.000	100.000	200.000	200.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>119.932</i>	<i>100.000</i>	200.000	200.000

La **tabella E** dispone un **rifinanziamento di 70 milioni di euro per il 2015**, di **100 milioni per il 2016** e di **200 milioni di euro a partire dal 2017** dell'autorizzazione di spesa disposta **dall'articolo 1, comma 176** della legge di Stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012).

Si ricorda che **l'art. 1, comma 176 della legge di Stabilità 2013**, per il finanziamento degli **investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale**, ha autorizzato la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2013 e di **50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015**, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla **prosecuzione dei lavori relativi a opere in corso di realizzazione** ai sensi dell'articolo 2, commi da 232 a 234, della legge n. 191/2009 (legge finanziaria 2010). Si tratta di **specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche** aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro e per il quali le risorse sono assegnate dal CIPE ad una serie di condizioni.

Le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 176, della legge di Stabilità 2013 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 1** intitolato *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato Spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"*, che reca nel disegno di legge di bilancio 2015 una previsione di spesa di 141,932 milioni di €, di cui 49,932 milioni per il finanziamento del comma 176 in questione.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 *"Sostegno allo sviluppo del trasporto"*, iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del **programma di investimenti** per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Si ricorda altresì che le **risorse complessivamente presenti sul cap. 7122**, che comprende 8 differenti piani di gestione, ammontano nel disegno di legge di bilancio

2015 a 723,9 milioni di euro, risultando ridotti rispetto al bilancio assestato 2014 che indicava stanziamenti per 2.525,8 milioni di euro.

Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 68 – ANAS

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7372/P)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	139.177	-	-	-
Rifinanziamento Tab. E	-	50.000	143.000	200.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>139.177</i>	<i>50.000</i>	<i>143.000</i>	<i>200.000</i>

La tabella E dispone un **rifinanziamento complessivo di 393 milioni dal 2016** delle risorse che il comma 68 dell'art. 1 della L. n. 147/2013 (stabilità 2014) ha destinato all'ANAS al fine di assicurare la **manutenzione straordinaria della rete stradale**, la **realizzazione di nuove opere** e la **prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma** già stipulati dall'ANAS con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per tali finalità il comma 68 ha autorizzato la spesa di 335 milioni di euro per l'anno 2014 e di 150 milioni di euro per l'anno 2015.

Nella delibera CIPE 14 febbraio 2014, n. 4, relativa al Contratto di programma ANAS 2014, si legge che la copertura finanziaria degli investimenti contemplati dallo schema di contratto, per 485 milioni di euro, è interamente assicurata a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 68, della citata L. n. 147/2013. La medesima delibera ricorda altresì che la disponibilità di una parte di tali risorse, nella misura di 28,17 milioni di euro, è subordinata allo svincolo delle somme accantonate ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera c), del D.L. n. 4/2014, che ha aumentato la quota di risparmi che attiene al bilancio dello Stato, attraverso l'incremento del complesso degli importi accantonati sugli stanziamenti rimodulabili del bilancio dello Stato dal comma 428 dell'articolo 1 della L. n. 147/2013.

Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 73 – Manutenzione straordinaria F.S.

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	-	-	-	-
Rifinanziamento Tab. E	500.000	750.000	750.000	2.250.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>500.000</i>	<i>750.000</i>	<i>750.000</i>	<i>2.250.000</i>

La **tabella E** dispone un **rifinanziamento di 500 milioni di euro per il 2015** e di **750 milioni per il 2016 e 2017**, dell'autorizzazione di spesa disposta dall'**articolo 1, comma 73 della legge di Stabilità 2014** (legge n. 147 del 2013). Per il **2018 e seguenti il rifinanziamento è di 2.250 milioni di €**. Si tratta della norma che ha previsto, al fine di assicurare la **continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria** inseriti nel **contratto di servizio 2012-2014** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, l'autorizzazione di spesa di 500 milioni di euro per l'anno 2014.

Si ricorda che le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 73, della legge di Stabilità 2014 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 5 "Manutenzione straordinaria RFI contratto di servizio 2012-2014"** che recava nel bilancio assestato 2014 una previsione di spesa di 500 milioni di €, che viene quindi rifinanziata a partire dal 2015.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del **programma di investimenti** per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 74 – Tratta ferroviaria Cannello-Frasso Telesino e variante linea Roma Napoli

MISSIONE DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	50.000	50.000	-	-
Riduzione Tab. E	25.000		-	-
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>25.000</i>	<i>50.000</i>	-	-

La **tabella E** dispone una **riduzione di 25 milioni di € per il 2015** dell'autorizzazione di spesa prevista dall'art. 1, comma 74 della legge di Stabilità 2014 per il finanziamento della **tratta Cannello-Frasso Telesino e la variante alla linea Roma-Napoli**, via Cassino, sita nel **comune di Maddaloni**, dell'asse ferroviario **AV/AC Napoli-Bari**.

Il **comma 74**, che viene ora ridotto con la tabella E, aveva autorizzato la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2015 e di 50 milioni di euro per l'anno 2016, al fine di completare il finanziamento della **tratta Cannello-Frasso Telesino e la variante alla linea Roma-Napoli**, via Cassino, sita nel **comune di Maddaloni**, dell'asse ferroviario **AV/AC Napoli-Bari**, presentato al CIPE nella seduta del 18 febbraio 2013, e per assicurare la celere presentazione al medesimo Comitato del progetto definitivo entro il 30 settembre 2014.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del **programma di investimenti** per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Si ricorda che le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 74, della legge di Stabilità 2014 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 6**, che reca una previsione di bilancio 2015 a legislazione vigente di 50 milioni di €.

Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 76 – Linea ferroviaria Milano Venezia, tratte Brescia-Verona-Padova

MISSIONE DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	120.000	120.000	120.000-	1.440.000-
Riduzione Tab. E	90.000	-	--	--
Rifinanziamento	-	-	200.000	2.800.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	<i>30.000</i>	<i>120.000</i>	<i>320.000</i>	<i>4.240.000</i>

La **tabella E** dispone una **riduzione di 90 milioni di € per il 2015** dell'autorizzazione di spesa prevista **dall'art. 1, comma 76 della legge di Stabilità 2014** per il finanziamento della **Linea ferroviaria Milano Venezia, tratte Brescia-Verona-Padova**. Per il **2017** si prevede invece un **rifinanziamento di 200 milioni di euro** e per il 2018 e successivi il rifinanziamento è di 2.800 milioni di €.

Il **comma 76** richiamato ha autorizzato la spesa mediante erogazione diretta di **120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029 per le tratte:**

- **Brescia-Verona-Padova** della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia;
- **Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano** della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari.

A valere su tali contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato. La norma prevede inoltre che tali opere siano realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge n. 191/2009, e che il CIPE possa approvare i progetti preliminari anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del **programma di investimenti** per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 76, della legge di Stabilità 2014 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 7**, che reca una previsione di bilancio 2015 a legislazione vigente di 120 milioni di €.

Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 80 – Asse ferroviario Bologna-Lecce

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (cap. 7122/p)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	150.000	150.000	-	-
Riduzione Tab. E	-135.000	-	-	-
Importi esposti in Tabella E	15.000	150.000	-	-

La **tabella E** dispone una **riduzione di 135 milioni di euro per il 2015**, dell'autorizzazione di spesa disposta **dall'articolo 1, comma 80 della legge di Stabilità 2014** (legge n. 147 del 2013), che ha autorizzato la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2014 e di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, per l'avvio immediato di **interventi di adeguamento del tracciato e la velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce**. Nelle more dell'approvazione del contratto di programma-parte investimenti 2012-2016, sottoscritto con RFI, era stata autorizzata la contrattualizzazione degli interventi.

Si ricorda che le risorse di bilancio autorizzate dall'articolo 1, comma 80, della legge di Stabilità 2014 sono esposte nell'apposito **piano di gestione n. 8 "Adeguamento tracciato e velocizzazione Asse ferroviario adriatico Bologna Lecce"** che recava nel bilancio assestato 2014 una previsione di spesa di 50 milioni di € e nel 2015 di 150 milioni.

Il contributo rientra nel **capitolo 7122** che fa parte del Programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", iscritto nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), il quale contiene i **contributi in conto capitale a Ferrovie dello Stato Spa** per la realizzazione del **programma di investimenti** per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 186 – Piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia

MISSIONE: DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO Programma 13.9: Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per via d'acque interne MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (cap. 7270)				
(migliaia di euro)	2015	2016	2017	2018 e ss.
BLV	72	-	-	-
Rifinanziamento Tab. E	-	10.000	30.000	55.000
<i>Importi esposti in Tabella E</i>	72	10.000	30.000	55.000

La tabella E dispone un **rifinanziamento di 10 milioni di € per il 2016**, di 30 milioni per il 2017 e di 55 milioni per il 2018 e seguenti, sul **capitolo 7270** dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti **per la realizzazione della piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia**.

Si tratta di **somme da assegnare all'Autorità portuale di Venezia**, per le quali il disegno di legge di bilancio 2015 prevede uno stanziamento di 72.000 euro. Peraltro, in base all'art. 3, comma 4 del D.L. n. 133 del 2014, attualmente in corso di conversione, tra le norme di copertura finanziaria previste per il rifinanziamento del Fondo (c.d. "sblocca cantieri"), si annovera una riduzione di 94,8 milioni di euro per il 2015 dell'autorizzazione di spesa per la realizzazione di tale piattaforma d'altura.