



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati

# LEGGE DI BILANCIO 2017

*Profili di competenza della IX Commissione  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni*

A.C. 4127-bis

DOSSIER - XVII LEGISLATURA

novembre 2016



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - [studi1@senato.it](mailto:studi1@senato.it) -  @SR\_Studi

Dossier n. 395

SERVIZIO DEL BILANCIO

TEL. 06 6706-5790 - [SbilancioCu@senato.it](mailto:SbilancioCu@senato.it) -  @SR\_Bilancio



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - [st\\_trasporti@camera.it](mailto:st_trasporti@camera.it) -  @CD\_Trasporti

Progetti di legge n. 510/0/IX

*Il presente dossier è articolato in due parti:*

- *la prima parte contiene le schede di lettura delle disposizioni della prima sezione, di competenza di ciascuna Commissione, estratte dal dossier generale sul disegno di legge di bilancio in esame;*
- *la seconda parte contiene l'analisi della seconda sezione del disegno di legge, recante il bilancio integrato per il 2017-2019 di competenza di ciascuna Commissione.*

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

## INDICE

<b>IL NUOVO DISEGNO DI LEGGE DI BILANCIO .....</b>	<b>3</b>
<b>LA PRIMA SEZIONE.....</b>	<b>5</b>
▪ 1. La disciplina contabile della prima sezione .....	5
▪ 2. Profili di competenza della IX Commissione.....	7
▪ Articolo 9 ( <i>Riduzione canone RAI</i> ) .....	7
▪ Articolo 21 ( <i>Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese</i> ).....	9
▪ Articolo 55 ( <i>Fondo volo</i> ).....	14
▪ Articolo 61, comma 5 ( <i>Riduzione sgravio contributivo per le imprese armatrici</i> ).....	15
▪ Articolo 72 ( <i>Autorizzazione al cambio di tecnologia dei diritti d'uso delle frequenze in banda 900 e 1800 Mhz</i> ).....	16
▪ Articolo 74, commi 7 e 8 ( <i>Commissario straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale</i> ).....	21
▪ Articolo 77 ( <i>Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile</i> ) .....	24
<b>LA SECONDA SEZIONE.....</b>	<b>28</b>
▪ 1. La disciplina contabile della seconda sezione .....	28
▪ 2 Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel “nuovo” disegno di legge di bilancio .....	31
▪ 3 Analisi della spesa per Missioni e programmi .....	35
- 3.1 Ministero delle infrastrutture e trasporti -MIT (Tab. 10) .....	35
- 3.2 Ministero dell'economia e finanze -MEF (Tab. 2) .....	39
- 3.3 Ministero dello sviluppo economico -MISE (Tab. 3).....	41
- 3.4 <i>Analisi delle modifiche della seconda sezione di interesse della IX Commissione: MIT, MEF e MISE</i> .....	44
- 3.5 <i>Analisi degli effetti della prima sezione</i> .....	48



## IL NUOVO DISEGNO DI LEGGE DI BILANCIO

Con la recente riforma operata dalla legge n.163 del 2016 sulla legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 2009, i contenuti della legge di bilancio e della legge di stabilità sono ricompresi in un **unico provvedimento**, costituito dalla nuova **legge di bilancio**, riferita ad un periodo triennale ed articolata in **due sezioni**, secondo quanto dispone il nuovo articolo 21 della legge di contabilità.

La **prima sezione** svolge essenzialmente le funzioni dell'ex disegno di legge di **stabilità**; la **seconda sezione** assolve, nella sostanza, quelle del disegno di legge di **bilancio**.

Nella riallocazione tra le due Sezioni delle informazioni prima recate dai due distinti disegni di legge di stabilità e di bilancio, va considerato che la **seconda sezione**, pur ricalcando il contenuto del bilancio di previsione finora vigente, viene ad assumere un **contenuto sostanziale**, potendo ora incidere direttamente - attraverso rimodulazioni ovvero rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni - sugli stanziamenti sia di parte corrente che di parte capitale previsti a legislazione vigente, ed integrando nelle sue poste contabili gli effetti delle disposizioni della prima sezione.

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

## LA PRIMA SEZIONE

### 1. La disciplina contabile della prima sezione

La **prima sezione** - disciplinata dai nuovi commi da 1-*bis* a 1-*quinquies* dell'articolo 21 della legge n. 196/2009 - contiene le **disposizioni** in materia di entrata e di spesa aventi ad oggetto misure quantitative destinate a **realizzare gli obiettivi programmatici**, con effetti finanziari aventi decorrenza nel triennio considerato dal bilancio. Essa riprende sostanzialmente, con alcune modifiche e adattamenti, i contenuti del soppresso articolo 11 della legge n. 196/2009, riguardante la disciplina della legge di stabilità.

Per quanto concerne il **contenuto** della sezione in esame, tra le **novità** più rilevanti rispetto all'ex disegno di legge di stabilità va in primo luogo segnalato come essa potrà **contenere** anche **norme di carattere espansivo**, ossia di minore entrata o di maggiore spesa, in quanto non è stata riproposta la disposizione che recava l'articolo 11, comma 3, lettera *i*), della legge n. 196 del 2009, ai sensi della quale la legge di stabilità doveva indicare le sole norme che comportassero aumenti di entrata o riduzioni di spesa.

Altra significativa novità può ravvisarsi nella circostanza che alla conferma del divieto già previsto in passato di inserire norme di delega, di carattere ordinamentale o organizzatorio o interventi di natura localistica o microsettoriale, si accompagna ora all'**ulteriore divieto** (commi 1-*ter* ed 1-*quinquies* dell'articolo 21) di inserire **norme** che dispongono la **variazione diretta delle previsioni** di entrata o di spesa contenute nella seconda sezione. Le disposizioni contenute nella prima sezione – sottolinea la norma – devono determinare variazioni delle previsioni di bilancio indicate nella seconda sezione soltanto attraverso la **modifica** delle **autorizzazioni legislative** sottostanti o dei **parametri** previsti dalla normativa vigente che determinano l'evoluzione delle entrate e della spesa, **ovvero** attraverso **nuovi interventi**. Le disposizioni della **prima sezione non** possono, cioè, apportare variazioni alle previsioni di bilancio contenute nella seconda sezione attraverso una **modifica diretta** dell'ammontare degli **stanziamenti** iscritti nella seconda sezione. Tale modifica è possibile solo incidendo sulle norme o sui parametri stabiliti per legge che determinano l'evoluzione dei suddetti stanziamenti di bilancio.

Da segnalare inoltre come **non sono riproposte**, quale contenuto della prima sezione, le **disposizioni** (di cui all'ex articolo 11, comma 3, lettere d), e), f) ed h) della legge n. 196) che prevedevano la determinazione degli importi delle leggi di spesa permanente, la riduzione di autorizzazioni

legislative di spesa di parte corrente nonché le variazioni delle leggi che dispongono spese a carattere pluriennale in conto capitale, **di cui** rispettivamente alle **tabelle C, D ed E** della legge di stabilità. La mancata riproposizione va ricondotta al fatto che nell'impianto organico della nuova legge di bilancio tali determinazioni sono **trasferite** nell'ambito della **seconda sezione**. La nuova disciplina prevede però, contestualmente, che i contenuti delle **tabelle** devono essere esposti – a fini **conoscitivi** – in appositi **allegati** del disegno di legge di bilancio, da aggiornare al passaggio del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

Un diverso contenuto caratterizza infine la **relazione tecnica**, finora prevista per la sola ex legge di stabilità, che viene adesso **estesa alla legge di bilancio** nel suo complesso. Ciò in quanto l'unificazione dei due disegni di legge in un unico provvedimento e, all'interno di questo, il carattere sostanziale che caratterizza anche la seconda sezione, impone l'obbligo di presentazione della relazione in questione non solo con riferimento alla prima sezione ma **anche con riguardo alla seconda sezione**, in modo da consentire di valutare l'attendibilità dei criteri utilizzati per l'elaborazione delle previsioni di entrata e di spesa, che rappresentano la base su cui si innesta la parte dispositiva della manovra.

I contenuti della prima sezione sono inoltre interessati, oltre che dalla relazione tecnica, da un ulteriore documento riferito alle grandezze economiche del provvedimento, costituito dalla **Nota tecnico-illustrativa**, già prevista dalla legge n.196 del 2009 ma che viene arricchita di contenuti. Essa deve ora essere allegata al disegno di legge di bilancio con funzione di **raccordo**, a fini conoscitivi, **tra** il provvedimento di **bilancio** e il **conto economico** delle pubbliche amministrazioni. A tal fine la Nota espone i contenuti e gli effetti sui saldi da parte della manovra, nonché i criteri utilizzati per la quantificazione degli effetti dei vari interventi, e dovrà essere aggiornata in relazione alle modifiche apportate dalle Camere al disegno di legge di bilancio nel corso dell'esame parlamentare.

## 2. Profili di competenza della IX Commissione

### Articolo 9 (*Riduzione canone RAI*)

L'articolo 9 prevede, per il 2017, la riduzione del canone RAI per uso privato (da 100) a 90 euro.

Si tratta di un'ulteriore riduzione dell'importo del canone, già ridotto - sempre con intervento legislativo - da €113,50 dovuti per il 2015 a €100 dovuti per il 2016.

La **relazione tecnica** evidenzia che, dalle prime informazioni ottenute dagli operatori tramite i quali avviene il versamento del canone, risulta che le nuove modalità di riscossione dello stesso introdotte dalla legge di stabilità 2016 hanno determinato un aumento della platea dei contribuenti che lo pagano.

L'art. 47 del **D.Lgs. 177/2005** – che ha ripreso i contenuti dell'art. 18 della L. 112/2004 – disciplinando il finanziamento del servizio pubblico generale radiotelevisivo, ha disposto, in particolare, che entro il mese di novembre di ciascun anno, il Ministro delle comunicazioni, con proprio decreto, stabilisce l'**ammontare dei canoni** di abbonamento<sup>1</sup> in vigore dal 1° gennaio dell'anno successivo, in misura tale da consentire alla società concessionaria di **coprire i costi** che prevedibilmente saranno sostenuti in tale anno per adempiere gli **specifici obblighi di servizio pubblico generale radiotelevisivo** (co. 3).

In base alla stessa fonte, è fatto **divieto** alla società concessionaria di **utilizzare**, direttamente o indirettamente, i ricavi derivanti dal canone per finanziare **attività non inerenti al servizio pubblico** generale radiotelevisivo.

Ai sensi dell'art. 27, co. 8, primo periodo, della **L. 488/1999**, inoltre, il canone di abbonamento alla televisione doveva essere attribuito per intero alla concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo, ad eccezione della quota pari all'un per cento già spettante all'Accademia di Santa Cecilia<sup>2</sup>.

Negli ultimi anni, tuttavia, sono state previste riduzioni di tale attribuzione: in particolare, l'art. 21, co. 4, del **D.L. 66/2014** (L. 89/2014) ha previsto la riduzione di €150 mln per il 2014 e l'art. 1, co. 292, della **L. 190/2014** (legge di stabilità 2015) ha previsto, dal 2015, la riduzione del 5%.

L'art. 1, co. 152-164, della **L. 208/2015** (legge di stabilità 2016) ha poi fissato per il 2016 in €100,00 (rispetto a €113,50 dovuti per il 2015) la

<sup>1</sup> La disciplina degli abbonamenti alle radioaudizioni e alla televisione è stata introdotta dal R.D.L. 246/1938 (L. 880/1938).

<sup>2</sup> Ai sensi della L. 13 giugno 1935, n. 1184, come modificato dal [d.lgs.lgt. 8 febbraio 1946, n. 56](#).

misura del canone e ha disposto l'addebito dello stesso nella fattura dell'energia elettrica.

Da ultimo, l'art. 1 della **L. 198/2016** ha disposto che al nuovo Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, destinato al sostegno dell'editoria e dell'emittenza radiofonica e televisiva locale, affluisce, fra l'altro, quota parte – fino ad un importo massimo di €100 mln annui per il periodo 2016-2018 – delle eventuali maggiori entrate derivanti dal canone RAI<sup>3</sup>.

Sull'argomento si ricorda che la Corte costituzionale, nel ribadire la legittimità dell'imposizione del canone radiotelevisivo, aveva chiarito con la **sentenza 284/2002**, che lo stesso “costituisce in sostanza un'imposta di scopo, destinato come esso è, quasi per intero (a parte la modesta quota ancora assegnata all'Accademia nazionale di Santa Cecilia), alla concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo”.

---

<sup>3</sup> A tal fine, l'art. 10, co. 1, ha novellato l'art. 1, co. 160, lett. *b*), della L. 208/2015, che aveva destinato fino a € 50 mln annui provenienti dal canone RAI al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, contestualmente istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, destinato (solo) all'emittenza radiofonica e televisiva in ambito locale.

## Articolo 21

### *(Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese)*

L'articolo 21 istituisce un Fondo per il finanziamento di investimenti in materia di infrastrutture e trasporti, difesa del suolo e dissesto idrogeologico, ricerca, prevenzione del rischio sismico, attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni, nonché edilizia pubblica.

Il comma 1 prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un **Fondo** con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, 3.150 milioni per l'anno 2018, 3.500 milioni per l'anno 2019 e 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032.

Il Fondo generalmente è destinato a finanziare interventi nei seguenti settori:

- trasporti e viabilità;

I Fondi con le più ingenti risorse finanziarie destinate al settore dei trasporti diversi da quello stradale, - a legislazione vigente - hanno come destinazione principale trasferimenti e sono fundamentalmente riferiti al trasporto ferroviario. Sono in particolare rilevanti, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, la Missione 8 del programma 13, Sostegno allo sviluppo del trasporto, con una dotazione per il 2017 pari a 3.737,18 milioni di euro destinati all'erogazione di somme a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. per investimenti sulla rete tradizionale e per il sistema alta velocità, nonché a trasferimenti correnti per i contratti di servizio per il trasporto passeggeri e merci e alle spese per il concorso statale al pagamento degli interessi derivanti da mutui dei comuni per la ricostruzione dei sistemi ferroviari passanti. Si ricorda che gli investimenti sulla rete ferroviaria sono regolati (anche ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n. 112 del 2015) sulla base di un contratto di programma, di durata quinquennale, articolato in una parte servizi (nella quale sono disciplinate le spese relative alle manutenzioni, sia ordinarie che straordinarie, oltre ad ulteriori spese quali quelle attinenti alla *safety* e alla *security* del trasporto ferroviario) e in una parte investimenti.

L'altro programma di riferimento è il 13.6 destinato allo "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale" (MIT), con una dotazione per il 2017 di 5.622,78 milioni di euro, al quale afferiscono le risorse destinate a finanziare il Fondo per il trasporto pubblico locale, gestite dalle regioni.

- infrastrutture;

La disposizione fa generico riferimento agli investimenti in infrastrutture. In tale ambito, merita ricordare che il nuovo Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), in attuazione della legge delega n. 11 del 2016, ha previsto l'abrogazione dei commi da 1 a 5 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd.

"legge obiettivo") e della disciplina speciale che ha regolato la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (contenuta nel decreto legislativo n. 163 del 2006). Il nuovo Codice provvede a definire una nuova disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese (artt. 200-203). Sono individuati due strumenti per la pianificazione e la programmazione: il piano generale dei trasporti e della logistica e i documenti pluriennali di pianificazione (DPP). Per una disamina delle disposizioni in materia di infrastrutture strategiche adottate nel corso della legislatura si rinvia al relativo tema.

Si ricorda, inoltre, che il regolamento di cui al D.P.R. n. 194 del 2016 (pubblicato nella G.U. del 27 ottobre 2016) reca norme per la semplificazione e l'accelerazione di procedimenti amministrativi necessari per la localizzazione, la progettazione e la realizzazione di rilevanti insediamenti produttivi, opere di rilevante impatto sul territorio o di attività imprenditoriali suscettibili di avere positivi effetti sull'economia o sull'occupazione.

- ricerca;
- difesa del suolo e dissesto idrogeologico;  
Le [norme adottate](#) nel corso della legislatura hanno riguardato, da un lato, la disciplina della *governance*, il coordinamento e la gestione degli interventi, dall'altro, le risorse finanziarie. È stata istituita la [struttura di missione contro il dissesto idrogeologico](#) con funzioni di coordinamento in ordine alla programmazione, progettazione e realizzazione di tali interventi. La tabella E della legge di stabilità per il 2016 (L. 208/2015) ha disposto un rifinanziamento di 1.950 milioni di euro (50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016 e 2017, 150 milioni di euro per il 2018 e 1.700 milioni di euro per gli anni 2019 e successivi) dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 111, della legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013), utilizzata per la copertura delle esigenze della programmazione antecedente al 2015 nonché della nuova programmazione 2015-2020.
- edilizia pubblica, compresa quella scolastica;
- attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni;  
La disposizione fa generico riferimento ad interventi in attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni. Si ricorda che lo scorso 5 ottobre, nell'ambito dell'[audizione](#) del Ministro dello Sviluppo economico sulle linee programmatiche del dicastero, svolta dinanzi alle Commissioni congiunte 10<sup>a</sup> Senato - X Camera, sono stati esposti gli obiettivi di politica industriale, volti a dare attuazione al [Piano nazionale Industria 4.0](#), presentato il 21 settembre 2016, che prevede investimenti innovativi per incentivare lo sviluppo e l'adozione di tecnologie abilitanti, attraverso investimenti privati su tecnologie e beni Industria 4.0, l'aumento della spesa privata in Ricerca, Sviluppo e Innovazione e il rafforzamento della finanza a supporto di Industria 4.0, Venture Capital e start-up. Le politiche industriali maggiormente focalizzate su settori altamente tecnologici opereranno nel settore spaziale e in materia di *life*

*sciences*. Con riguardo all'internazionalizzazione delle imprese, il Ministro ha altresì evidenziato gli obiettivi e le correlate iniziative da assumere a supporto del *Made in Italy*, delle esportazioni, incluse quelle nei settori ad alto potenziale, e dell'*e-commerce*. In ambito parlamentare, si evidenzia l'attività conoscitiva condotta dalla X Commissione Attività produttive della Camera sul tema "Industria 4.0", nell'ambito dell'indagine conoscitiva conclusa il 30 giugno 2016, i cui risultati ([Doc. XVII, n. 16](#)) rappresentano, sostanzialmente, la base da cui sono state sviluppate le proposte contenute nel citato Piano governativo.

▪ informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria;

Le risorse stanziare per l'informatizzazione dei servizi della giustizia si ricollegano essenzialmente all'avvio del processo telematico che ha, per ora, trovato principale attuazione nel settore civile.

Un Piano straordinario per la digitalizzazione della giustizia da attuare entro 18 mesi era stato presentato nel marzo 2011. Tale intervento si inquadra nel Piano e-Gov 2012 che individua nella digitalizzazione della Giustizia un obiettivo prioritario. Le risorse stanziare (rilasciate per stadi di avanzamento) ammontavano a 50 milioni di euro messi a disposizione dal Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione, tramite il Dipartimento per la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica.

Nel bilancio 2016 - nella nota integrativa al bilancio del Ministero della giustizia - venivano indicate risorse per 22,5 mln nel 2016 per l'accelerazione del processo telematico, 17,8 mln nel 2017 e 16,4 mln nel 2018. Nello stesso bilancio 2016, sul cap. 1536 (Fondo interventi strategici finalizzati al recupero efficienza sistema giudiziario e al completamento del processo telematico) erano previsti complessivi 76,6 mln.

L'atto di indirizzo del Ministro della giustizia per il 2017 indica, tra le priorità politiche, la diffusione dei progetti di innovazione per gli uffici giudiziari. In tale ambito si prevede di attingere in modo organico dalle risorse provenienti dai fondi europei per il finanziamento, tra l'altro, dell'estensione del processo civile telematico agli uffici del giudice di pace e dello sviluppo del processo penale telematico.

Nel bilancio 2017, sul cap. 1536, sono stanziati complessivi 81,5 mln per il 2017, 82,5 mln per il 2018 e 82,5 mln per il 2019. La nota integrativa indica i seguenti stanziamenti per il processo telematico:

- processo civile telematico, 10,9 mln nel 2017, 8 mln nel 2018 e 4,5 mln nel 2019;
- processo penale telematico, 9,9 mln nel 2017, 10 mln nel 2018 e 7,2 mln nel 2019;
- infrastrutture per il processo telematico, 8,1 mln nel 2017, 8 mln nel 2018 e 8,1 mln nel 2019.

Nell'attuale legislatura, in relazione al processo civile, la legge di stabilità 2013 (L. n. 228/2012, art. 1, comma 19) - per l'adeguamento dei sistemi informativi hardware e software presso gli uffici giudiziari, per il potenziamento delle reti di trasmissione dati, per la manutenzione dei relativi servizi nonché per gli

oneri connessi alla formazione del personale di magistratura, amministrativo e tecnico - ha autorizzato la spesa di 1,32 mln di euro per l'anno 2012, di 5 mln. per il 2013 e di 3,6 mln. a decorrere dall'anno 2014. L'onere è finanziato con quota parte delle maggiori entrate derivanti dall'aumento del contributo unificato nel processo civile previsto dall'art. 28, comma 2, della legge di stabilità 2012 (Legge. n. 183 del 2011).

Per quanto riguarda la digitalizzazione del processo amministrativo e del processo contabile, rispettivamente, l'art. 13 del Codice del processo amministrativo (D.Lgs. 104/2010) e l'art. 20-*bis* del D.L. n. 179/2012, non hanno previsto specifici stanziamenti, stabilendo che si dovesse provvedere nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Analogamente, per l'attuazione del processo tributario telematico, prevista dal D.L. n. 98/2011 (art. 39, comma 8) e già operativo in alcune regioni, non risultano previste specifiche risorse.

- prevenzione del rischio sismico

Per una disamina delle principali norme vigenti in materia di prevenzione sismica, si rinvia al [relativo paragrafo](#) del tema web terremoti. In tale ambito, si ricorda che l'articolo 11 del D.L. 39/2009 ha istituito il Fondo per la prevenzione del rischio sismico. L'VIII Commissione (Ambiente) della Camera sta svolgendo un'indagine conoscitiva sulle politiche di prevenzione antisismica e sui modelli di ricostruzione a seguito degli eventi sismici del 24 agosto 2016.

L'operatività del Fondo sarà disciplinata con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato. Con tali decreti devono essere individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi.

La norma prevede, inoltre, che i predetti provvedimenti devono indicare le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e contenimento della spesa, anche attraverso operazioni finanziarie con **oneri di ammortamento a carico del bilancio dello Stato**, con la Banca europea per gli investimenti (BEI), con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa (CEB), con la Cassa depositi e prestiti S.p.A. e con i soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività bancaria, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica.

Si segnala come **tale modalità di utilizzo dei contributi**, che ne prevede l'impiego anche con ricorso ad operazioni con diverse tipologie di soggetti finanziatori, sia **già stata prevista in altre disposizioni** legislative, quali in particolare:

- il recente decreto-legge n. 189 del 2016 (A.S. 2567, in corso d'esame) sul sisma dello scorso mese di agosto, il cui articolo 14 prevede che il commissario straordinario possa stipulare appositi mutui (di durata massima venticinquennale) con oneri di ammortamento a carico del bilancio dello Stato

- pagati agli istituti finanziatori direttamente dallo Stato- con i medesimi soggetti finanziatori previsti dall'articolo 21 in esame;
- l'articolo 10 del decreto-legge n.104 del 2013 (L. n. 128/2013) ove, anche in tal caso, si fa riferimento ai soggetti finanziatori previsti dall'articolo 21 in questione, e si dispone il pagamento diretto ai soggetti medesimi da parte dello Stato.

I criteri e le modalità di erogazione sono definiti, ai sensi del comma 11, da provvedimenti adottati dal commissario straordinario, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze

Il **comma 2** dispone che gli **interventi** finanziati con le risorse del Fondo siano **monitorati** ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011.

Si ricorda che il citato decreto ha dato attuazione all'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della L. n. 196/2009 (legge di contabilità e finanza pubblica), che ha delegato il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi, al fine di garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti in conto capitale destinati alla realizzazione di opere pubbliche.

Il decreto legislativo si applica a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, della L. n. 196/2009, e ai soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato finalizzati alla realizzazione di opere pubbliche (art. 1, comma 1). Il decreto introduce nuovi obblighi informativi, e opera anche un coordinamento con gli adempimenti previsti dal Codice dei contratti pubblici in merito alla trasmissione dei dati all'autorità di vigilanza. E' prevista l'istituzione, presso ciascuna amministrazione, di un sistema gestionale informatizzato contenente tutte le informazioni inerenti l'intero processo realizzativo dell'opera, con obbligo, tra l'altro, di subordinare l'erogazione dei finanziamenti pubblici all'effettivo adempimento degli obblighi di comunicazione ivi previsti. La definizione dei contenuti informativi minimi del sistema informativo in argomento è demandata ad un apposito decreto del Ministero dell'economia e delle finanze (art. 5), che è stato emanato in data 26 febbraio 2013 e pubblicato nella G.U. 5 marzo 2013, n. 54.

Il decreto prevede che le amministrazioni provvedano a comunicare i dati, con cadenza almeno trimestrale, alla banca dati istituita presso il Ministero dell'economia e delle finanze – Ragioneria Generale dello Stato, ai sensi dell'art. 13 della L. n. 196/2009, denominata «banca dati delle amministrazioni pubbliche».

L'art. 4 del D.Lgs. n. 229/2011 disciplina poi il definanziamento per mancato avvio dell'opera.

## **Articolo 55** **(Fondo volo)**

L'**articolo 55** prevede la soppressione, a decorrere dal 1° gennaio 2017, dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco.

La disposizione, al fine di sostenere le prospettive di crescita del settore aereo e di ridurre gli oneri a carico dei passeggeri, **sopprime, a decorrere dal 1° gennaio 2017, l'addizionale comunale sui diritti di imbarco**. Tale addizionale era stata prevista dall'articolo 13, comma 23, del decreto-legge n. 145 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 9 del 2014. Le relative risorse erano destinate al cosiddetto Fondo volo.

Si ricorda che, a partire dal 1965, è stato istituito presso l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS) il Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea (cosiddetto Fondo volo).

È iscritto al Fondo:

- il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili (comandanti e piloti);
- il personale addetto al controllo degli apparati e degli impianti di bordo (tecnici di volo);
- il personale addetto ai servizi complementari di bordo (assistenti di volo).

Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali dovrà provvedere a compensare la riduzione di entrate che deriveranno all'INPS dalla predetta soppressione. A tal fine l'articolo in questione prevede l'iscrizione, nello stato di previsione del Ministero stesso, di **risorse pari a 184 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2017 al 2018**.

**Articolo 61, comma 5**  
*(Riduzione sgravio contributivo per le imprese armatrici)*

L'**articolo 61, comma 5**, prevede la **riduzione** dal 2017 dello sgravio contributivo per le imprese armatrici con riferimento al personale componente gli equipaggi.

Il **comma 5** prevede una **riduzione** dello sgravio contributivo totale previsto per le imprese armatoriali e per il loro personale dipendente imbarcato (di cui all'articolo 6 del D.L. n. 457/1997), che, a decorrere **dal 2017**, viene corrisposto nel limite del **48,7%**.

L'articolo 6 del D.L. 457/1997 ha stabilito (al comma 1) la concessione, alle imprese armatoriali, per le navi iscritte al Registro internazionale, di un esonero totale dagli oneri contributivi (sia gli oneri previdenziali ed assistenziali direttamente a carico dell'impresa, sia la parte che le stesse imprese versano per conto del lavoratore dipendente) per il personale italiano o comunitario imbarcato a decorrere dal 1° gennaio 1998. L'esonero opera anche nei confronti del richiamato personale. Allo stesso tempo, è stata disposta la concessione (sotto determinate condizioni), alle stesse imprese, di un contributo pari all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nel 1997 nei confronti della gente di mare, nel rispetto di specifici limiti (comma 2).

*Dal momento che lo sgravio in esame è disciplinato dal solo comma 1 del richiamato articolo 6 del D.L. n. 457/1997, si valuti l'opportunità di riferire espressamente la disposizione unicamente a tale comma.*

## **Articolo 72** *(Autorizzazione al cambio di tecnologia dei diritti d'uso delle frequenze in banda 900 e 1800 Mhz)*

L'articolo 72 prevede il **rinnovo dei diritti d'uso delle frequenze della telefonia mobile GSM** (banda 900 Mhz) e UMTS (1800 Mhz) in scadenza, con autorizzazione al cambio di tecnologia e il rinnovo **fino al 2029** con pagamento in un'unica soluzione, entro il 30 settembre 2017, dei contributi per il loro utilizzo, maggiorati del 30 per cento.

La norma in commento prevede che i **diritti d'uso delle frequenze assegnate alla telefonia mobile GSM in banda 900 Mhz** (cioè lo standard internazionale aperto di telefonia cellulare detto "2G") e **a quelle UMTS in banda 1800 Mhz** (la telefonia cellulare 3G, evoluzione del GSM), che sono in **scadenza al 30 giugno 2018, possano**, su domanda dei titolari, essere **oggetto di revisione delle condizioni tecniche, nonché di "proroga"** con decorrenza dal 1° luglio 2017, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica (**comma 1**).

La finalità dichiarata dalla norma è di favorire lo sviluppo dei servizi e delle tecnologie di tipo a larga banda e di garantire una maggiore efficienza nell'uso dello spettro radio. Si ricorda che la tecnologia **4G o LTE** può funzionare su diverse bande di frequenza: gli 800 Mhz, in precedenza occupata dai canali televisivi e liberata con il passaggio al digitale terrestre, la banda 900 Mhz attualmente occupata dal GSM, la banda 1800 Mhz attualmente occupata dall'UMTS e la banda 2600 Mhz. Nella Relazione illustrativa si cita inoltre espressamente l'interesse a livello politico europeo per il passaggio alla tecnologia 5G entro il 2020 o prima. Il "*refarming*" consiste nella riassegnazione di bande di frequenze dello spettro radio a tecnologie diverse e può realizzarsi attraverso la liberazione dei canali attualmente utilizzati in tecnologia GSM per fare posto alle tecnologie di generazione successiva. In Italia le frequenze utilizzate attualmente per le connettività 4G-LTE sono le seguenti: 800MHz(B20), 1800MHz(B3) e 2600MHz(B7), quest'ultima utilizzata principalmente nelle aree urbane. Per approfondimenti si veda *sub* il box relativo al Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze (PNRF).

Il **comma 2**, prevede in particolare che i **titolari dei diritti d'uso** di tali frequenze (attualmente di Telecom, Vodafone, Wind-Tre) possano richiedere **l'autorizzazione al cambio della tecnologia sull'intera banda ad essi attribuita, con decorrenza 1° luglio 2017** e contestualmente, richiedere la proroga, sostanzialmente un **rinnovo, fino al 31 dicembre 2029, alle nuove condizioni tecniche**, della durata dei relativi **diritti d'uso**.

Si ricorda che la **gara per l'assegnazione delle frequenze UMTS** si è svolta ad ottobre 2000 a seguito della deliberazione del Comitato dei Ministri del 25 luglio 2000, che ha approvato il Disciplinare di gara. La gara si è conclusa il 27 ottobre 2000 con l'aggiudicazione delle licenze UMTS a TIM, Omnitel, Wind, Ipse e Andala, ad un prezzo oscillante tra il valore minimo di 4.680 miliardi di lire e quello massimo di 4.740 miliardi di lire. Il rilascio delle cinque licenze è stata deliberato dall'AGCOM in data 10 gennaio 2001. Il bando prevedeva l'assegnazione a ciascuno dei vincitori, con decorrenza 1° gennaio 2002 (per la durata di 15 anni), di 2x10 Mhz dello spettro simmetrico e 5 Mhz dello spettro asimmetrico. Con Delibera n. 1/01/CONS, l'AGCOM ha formalmente adottato il provvedimento di assegnazione delle frequenze nominali, stabilendo le porzioni di spettro per ciascun aggiudicatario e il relativo ordine di assegnazione secondo la seguente sequenza per lo spettro simmetrico: Ipse, TIM, Wind, Andala e Omnitel.

Con [Delibera n. 233/14/CONS](#) l'AGCOM ha poi indetto nel 2014 una consultazione pubblica sulla richiesta di prolungamento dal 2015 al 2018 della durata dei diritti d'uso GSM in banda 900 e 1800 MHz degli operatori Telecom Italia S.p.A. e Vodafone Omnitel NV. A conclusione del procedimento, l'AGCOM ha dato al MISE parere favorevole sul prolungamento al 30 giugno 2018 di tali diritti.

Circa **le modalità per la richiesta** ed i relativi costi per l'utilizzo delle frequenze, si prevede la presentazione di un'unica **istanza entro il 15 febbraio 2017**, ai sensi dell'articolo 25, comma 6, del codice delle comunicazioni elettroniche (D.Lgs. n. 259/2003), corredata da un dettagliato piano tecnico finanziario. Si prevede inoltre (**comma 3**) il **pagamento anticipato ed in un'unica soluzione dei contributi per i diritti d'uso delle frequenze**, di cui all'articolo 35 del medesimo decreto legislativo, da effettuarsi **entro e non oltre il 30 settembre 2017**.

La **misura dei contributi**, rapportati alla quantità di banda e alla durata, è data dal canone di affitto delle frequenze, fissato dalle **delibere 541/08/CONS e 282/11/CONS dell'AGCOM**, ma **maggiorato del 30 per cento** e sarà aggiornato al tasso di rendimento del BTP decennale registrato alla data dell'ultima asta dei BTP antecedente alla data di presentazione dell'istanza (**comma 4**).

Con la delibera n. 541/08/CONS del 17 settembre 2008, l'AGCOM ha dettato le "Procedure e regole per l'assegnazione e l'utilizzo delle bande di frequenze a 900 e a 2100 MHz da parte dei sistemi di comunicazione elettronica" A seguito di questa delibera è anche stato liberato dalle utilizzazioni GSM il blocco di frequenze da 2x5 MHz : 1750-1755/1845-1850 MHz. Con la successiva [Delibera 282/11](#) l'AGCOM ha dettato le procedure e regole per l'assegnazione e l'utilizzo delle frequenze disponibili in banda 800, 1800, 2000 e 2600 Mhz per sistemi terrestri di comunicazione elettronica e sulle ulteriori norme per favorire una effettiva concorrenza nell'uso delle altre frequenze mobili a 900, 1800 e 2100 Mhz, che ha visto tra l'altro lo sblocco di ulteriori porzioni di banda, rendendo

così complessivamente disponibili per un piano di assegnazione 5 blocchi accoppiati ciascuno da 2x5 MHz, corrispondenti alle porzioni 1.715-1.735/1.810-1.830 MHz e 1750-1755/1845-1850 MHz .

Si ricorda che l'AGCOM ha il compito di disciplinare l'accesso alle risorse scarse, mediante la definizione delle modalità per limitare l'accesso alle frequenze, dell'appropriata procedura di gara e delle correlate condizioni pro competitive. Tale attività viene normalmente svolta dopo una consultazione pubblica. L'effettuazione della procedura ed il rilascio dei titoli autorizzatori (diritti d'uso delle frequenze) spetta invece al MISE.

Il **MISE** provvederà quindi, nel caso di **accoglimento dell'istanza**, a **rilasciare i nuovi diritti d'uso con decorrenza dal 1° luglio 2017 e scadenza al 31 dicembre 2029** con recupero degli eventuali importi già versati e dovuti per il primo semestre del 2017 (**comma 5**). Fino al 30 giugno 2018 i gestori radiomobili autorizzati al cambio della tecnologia saranno comunque tenuti al rispetto degli obblighi di cui alla rispettive licenze GSM ed in considerazione di tale onere i contributi di cui al comma 3 sono decurtati di un importo pari al 30 per cento in misura proporzionale alla percentuale di banda utilizzata sul territorio nazionale con tecnologia GSM fino a tale data (**comma 6**)

Si prevede invece lo svolgimento di una **gara pubblica entro il 30 giugno 2017 per i diritti d'uso delle frequenze per i quali il Ministero non riceva istanze o per le quali non vengano concesse proroghe (comma 7)**. Per questi si prevede l'**assegnazione entro il 31 ottobre 2017**, secondo i criteri che saranno definiti entro il 31 marzo 2017 dall'AGCOM, con **importo minimo di base d'asta**, pari ad almeno il valore dei contributi previsto al comma 3, **ulteriormente maggiorato del 10 %**.

Il **comma 8** quantifica i **maggiori introiti previsti** per il 2017 da tali norme, in **2.010 milioni di euro**.

Per garantire la realizzazione integrale di tali introiti, si prevede che per i **diritti d'uso delle frequenze per le quali il MISE non riceva istanze o non conceda proroghe**, il **MEF provveda entro il 15 aprile 2017 ad accantonare** e rendere indisponibili le corrispondenti **somme**, con le modalità di cui all'articolo 17, comma 12-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Analogamente, qualora, a seguito degli **esiti della gara**, comunicati tempestivamente dal Ministero dello sviluppo economico, **gli introiti non dovessero realizzarsi in tutto o in parte**, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze si provvederà alla **riduzione degli stanziamenti** accantonati in misura corrispondente per assicurare la copertura delle minori entrate accertate per il 2017. Nel caso la riduzione degli stanziamenti possa recare pregiudizio alla funzionalità e

all'operatività delle amministrazioni interessate il Ministro dell'economia e delle finanze provvederà, ai sensi dell'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, assumendo tempestivamente le conseguenti iniziative legislative.

**Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione** in merito alle cause dello scostamento e all'adozione delle misure previste dal comma 8.

#### • **Il Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze (PNRF)**

Il Ministero dello Sviluppo Economico, che ha il compito della gestione del Piano nazionale di ripartizione delle frequenze, con cui le bande di frequenza sono attribuite ai vari servizi e destinate alle diverse utilizzazioni, ha approvato con **DM 27 maggio 2015** il nuovo [Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze \(PNRF\)](#), che regola l'utilizzo dello spettro radioelettrico in Italia per tutte le **bande di frequenze comprese tra 0 e 3000 GHz** (in Tabella 1 sono sintetizzati i principali utilizzi). Il Piano contiene:

- l'attribuzione delle bande di frequenze ai diversi servizi;
- l'indicazione, per ciascun servizio e nell'ambito delle singole bande, dell'autorità governativa preposta alla gestione delle frequenze, nonché le principali utilizzazioni civili;
- la verifica dell'efficiente utilizzazione dello spettro, al fine di liberare risorse per il settore televisivo e di gestire gli eventuali contenziosi con i Paesi frontalieri.

Il PNRF recepisce nella legislazione nazionale il Regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT (organismo dell'ONU), come previsto anche dal testo unico della radiotelevisione (d.lgs. 31 luglio 2005, n. 177), che costituisce un Trattato internazionale vincolante per i Paesi membri, nonché gli atti finali delle "Conferenze mondiali delle radiocomunicazioni" (WRC), in particolare quella tenutasi a Ginevra nel 2012 (WRC12). Vengono inoltre recepiti i provvedimenti obbligatori approvati dalla Unione Europea e (su base volontaria) quelli della CEPT (Conferenza Europea delle Poste e Telecomunicazioni).

Le reti di seconda generazione (**2G**) sono nate nel 1991 come un insieme di standard che regolavano la telefonia mobile, senza particolare attenzione alla trasmissione dati. La terza generazione (**3G**) si è concentrata su videochiamate e Internet e TV in mobilità. Le reti **4G** sono progettate per migliorare aspetti come la telefonia via IP (VoIP), le videoconferenze e il *cloud computing*, oltre che i video in *streaming* e il gioco *online*. La quarta generazione di tecnologia mobile (detta anche LTE) è in fase di implementazione dal 2010, mentre si sta già lavorando per definire la nuova tecnologia **5G**, destinata ad integrare il 4G, ma senza sostituirlo, a partire dal 2020 e che dovrebbe consentire l'ulteriore sviluppo delle velocità e dei servizi di connessione nella prospettiva anche dell'*Internet of Things* (IoT).

La connettività senza fili richiede l'accesso allo spettro nelle bande al di sotto di 1 GHz, in quanto consentono di assicurare allo stesso tempo copertura ampia e velocità elevate. Nel novembre 2015 si è tenuta la Conferenza mondiale WR15, che ha portato a termine i negoziati internazionali per l'uso della "banda dei 700 MHz", che comprende le frequenze da 694 a 790 MHz, stabilendo che dovrebbe essere assegnata alla banda larga senza fili (broadband mobile), anziché al digitale terrestre. Intorno al 2020-2021 gli operatori italiani potrebbero essere chiamati ad una nuova gara, già svoltasi in Francia ed in Germania, per l'assegnazione delle frequenze a 700 Mhz per consentire il passaggio alla nuova tecnologia 5G.

**Tabella 1 – PNRF - quadro sintetico di alcuni utilizzi del servizio mobile e della radiodiffusione.**

<b>Banda di frequenze (MHz)*</b>	<b>Servizio</b>	<b>Utilizzo</b>
87,5-108	Radiodiffusione	Radiodiffusione sonora in FM
470-608	Radiodiffusione	Radiodiffusione televisiva Collegamenti audio a larga banda temporanei-
608-614	Radiodiffusione e Radioastronomia	Radiodiffusione televisiva Collegamenti audio a larga banda temporanei
614-790	Radiodiffusione	Radiodiffusione televisiva Collegamenti audio a larga banda temporanei
790-862 ("banda 800 Mhz")	Mobile	Servizi di comunicazioni elettroniche terrestri (telefoni cellulari); IMT (Sistema di telecomunicazioni mobili internazionale)
<b>876-915; 921-960; 1715-1785 1810-1880</b>	<b>Mobile</b>	<b>Telefonia cellulare GSM (Europa)</b>
1980-2010	Mobile	Telefonia Mobile via satellite Mss 2Ghz
2510-2600 2630-2690	Mobile	Servizi di comunicazioni elettroniche terrestri (telefoni cellulari); IMT
3.500-3.800	Fisso Fisso via satellite Mobile	Reti fisse numeriche -Servizi di comunicazioni elettroniche terrestri a banda larga e ultralarga (c.d. Banda C x Fixed Wireless Access e LTE)- MFCN (Reti di comunicazioni fisso/mobile); ESV (Stazioni terrene installate a bordo di imbarcazioni)

**Articolo 74, commi 7 e 8**  
*(Commissario straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale)*

I **commi 7 e 8** dell'**articolo 74** autorizzano la spesa di **31 milioni di euro** complessivi per il biennio **2017-2018** per il supporto alle attività del **Commissario straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale**. Inoltre, prevedono la possibilità di finanziare tali attività con ulteriori **9 milioni di euro** a valere sui fondi strutturali 2014/2020.

Il **comma 7** reca una autorizzazione di spesa in favore dell'attività svolte dal Commissario straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale pari a **11 milioni di euro**, per l'anno **2017**, e a **20 milioni di euro**, per il **2018**. Tali risorse sono trasferite al bilancio della Presidenza del Consiglio dei ministri con autonoma evidenza contabile.

Si ricorda, in proposito, che la Presidenza del Consiglio è dotata di autonomia contabile e di bilancio. Il bilancio preventivo è definito con D.P.C.M. (così come il rendiconto) nell'ambito degli stanziamenti annualmente disposti sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze (D.Lgs. N. 303/1999, art. 8).

Inoltre, il **comma 8** prevede che, in aggiunta a questo stanziamento, possono concorrere al finanziamento delle medesime iniziative del Commissario ulteriori risorse pari al massimo a **9 milioni di euro**. A questo ulteriore stanziamento si fa fronte con le risorse dei relativi programmi operativi cofinanziati dai fondi strutturali 2014/2020.

Come specificato nella relazione tecnica, tali ulteriori risorse non comportano una modifica dei saldi di finanza pubblica, in quanto le relative spese sono già previste nei programmi dell'Unione europea a legislazione vigente.

L'articolo 63 del decreto legislativo 26 agosto 2016, n. 179 (con cui sono state apportate modifiche ad integrazioni al CAD, in attuazione della legge di riforma della P.A. n. 124/2015) ha previsto la possibilità, per il Presidente del Consiglio dei ministri, in sede di prima attuazione del medesimo decreto legislativo, di nominare, per un periodo non superiore a tre anni, con proprio decreto, un Commissario straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale. Al Commissario sono attribuite, in primo luogo, funzioni di coordinamento operativo dei soggetti pubblici, anche in forma societaria operanti nel settore delle tecnologie dell'informatica e della comunicazione e rilevanti per l'attuazione degli obiettivi di cui all'Agenda digitale italiana, anche in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda digitale europea. Inoltre, per la

realizzazione delle azioni, iniziative ed opere essenziali, connesse e strumentali all'attuazione dell'Agenda digitale italiana, anche in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda digitale europea, al Commissario sono affidati poteri di impulso e di coordinamento nei confronti delle pubbliche amministrazioni cui competono tali adempimenti, ivi inclusa l'Agenzia per l'Italia digitale, nonché un potere sostitutivo.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri ha quindi nominato, con D.P.C.M. 16 settembre 2016, il dott. Diego Piacentini Commissario straordinario del Governo per l'attuazione dell'Agenda digitale, L'incarico ha la durata di due anni a decorrere dalla data del DPCM.

Oltre a quelli richiamati, i compiti ed i poteri del Commissario straordinario sono, in sintesi, i seguenti:

- emanare regole tecniche e linee guida, nonché sottoscrivere protocolli di intesa e convenzioni;
- corrispondere e richiedere dati, documenti e informazioni strumentali all'esercizio della propria attività e dei propri poteri a tutte le amministrazioni dello Stato, centrali e periferiche, agli enti pubblici e alle società a partecipazione pubblica;
- avvalersi della collaborazione delle società a partecipazione pubblica operanti nel settore delle tecnologie dell'informatica e della comunicazioni;
- disporre e coordinare, con proprio provvedimento, l'utilizzo delle risorse finanziarie, umane e strumentali già disponibili presso i soggetti competenti per la realizzazione dei progetti strategici individuati dal Presidente del Consiglio dei ministri;
- rappresentare il Presidente del Consiglio dei ministri nelle sedi istituzionali internazionali nelle quali si discute di innovazione tecnologica, Agenda digitale europea e *governance* di *Internet* e partecipare, in ambito internazionale, agli incontri preparatori dei vertici istituzionali.

A supporto dell'attività del Commissario di Governo è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri una struttura denominata [Team per la Trasformazione Digitale](#).

Si ricorda che l'[Agenda Digitale Italiana](#) costituisce l'insieme di azioni e norme per lo sviluppo delle tecnologie, dell'innovazione e dell'economia digitale.

Il citato D.Lgs. 179/2016, che ha istituito la figura del Commissario per l'agenda digitale, ha riformato complessivamente la *governance* in materia di digitalizzazione, modificando anche la disciplina dell'[Agenzia per l'Italia digitale \(AgID\)](#), ora recata dal nuovo testo del Codice dell'amministrazione digitale (CAD) all'art. 14-*bis*.

Il nuovo art. 14-*bis* del CAD prevede, in primo luogo, che l'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) sia preposta alla realizzazione degli obiettivi dell'Agenda Digitale Italiana, in coerenza con gli indirizzi dettati dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato, e con l'Agenda digitale europea. AgID, in particolare, promuove l'innovazione digitale nel Paese e l'utilizzo delle tecnologie digitali nell'organizzazione della pubblica amministrazione e nel rapporto tra questa, i cittadini e le imprese, nel rispetto dei principi di legalità, imparzialità e trasparenza e secondo criteri di efficienza, economicità ed efficacia. Essa presta la propria collaborazione alle istituzioni dell'Unione europea e svolge i compiti necessari per l'adempimento degli obblighi internazionali assunti dallo Stato nelle materie di competenza.

Per quanto riguarda il richiamo ai programmi operativi cofinanziati dai fondi strutturali 2014/2020, per le risorse aggiuntive fino a 9 milioni di euro, si ricorda che, a seguito della riforma intervenuta per il ciclo di programmazione 2014-2020, la politica di coesione si attua attraverso:

- un Quadro strategico comune per tutti i fondi strutturali e di investimento, detti Fondi SIE (Fondo europeo di sviluppo regionale; Fondo sociale europeo; Fondo di coesione; Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale; Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca) che tradurrà gli obiettivi di Europa 2020 in priorità di investimento;
- Accordi di partenariato, i quali, basandosi sul Quadro strategico comune, stabiliscono per ogni Stato Membro le priorità di investimento, l'allocazione delle risorse nazionali e dell'Unione Europea tra i settori e i programmi prioritari, e il coordinamento tra i fondi a livello nazionale;
- Programmi operativi nazionali (PON) e regionali (POR), che traducono i documenti strategici in concrete priorità d'investimento corredate da obiettivi chiari e misurabili.

## **Articolo 77** *(Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile)*

L'**articolo 77** istituisce **un piano strategico della mobilità sostenibile**, incrementando le risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ed estendendo le finalità del Fondo stesso.

L'articolo istituisce un **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile** destinato al **rinnovo del parco autobus** dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa comunitaria.

Il Piano è approvato entro il 30 giugno 2017 con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per l'ambiente la tutela del territorio e del mare (comma 3).

Gli autobus destinati al trasporto pubblico locale e regionale, come risulta dalla Relazione sullo stato del trasporto pubblico locale (anno 2015), predisposta dall'Osservatorio sul trasporto pubblico locale e presentata alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica il 5 gennaio 2016, presentano un'**anzianità media nazionale** al 31 dicembre 2014 **pari a 12,88 anni** (con notevoli differenze tra le regioni: si va dai 15,69 anni della Basilicata ai 6,17 anni della Valle d'Aosta).

Nella relazione si evidenzia una progressiva diminuzione, nel corso degli anni, nelle immatricolazioni di nuovi mezzi (dai 3.758 autobus immatricolati nel 2005, si scende ai 1.208 autobus immatricolati nel 2014). La significativa obsolescenza del parco bus comporta anche che siano in circolazione **un numero molto basso di bus a basse emissioni** (solo l'1% degli autobus appartiene alla classe euro 6 e poco meno di un quarto appartiene alla classe euro 5, mentre il 60% dei bus è riconducibile alla classe euro 3 o inferiore). Inoltre, con riferimento agli autobus immatricolati nel 2014, l'81,2% dei mezzi ha un'alimentazione diesel, il 18,3% a gas e lo 0,5% dei mezzi ha alimentazione diversa. Nella relazione si auspica che si creino le condizioni per un rinnovamento del parco in parte attraverso la sostituzione degli autobus con nuovi veicoli a trazione elettrica in parte anche attraverso la riconversione dei veicoli stessi mediante l'inserimento di motori elettrici in autobus tradizionali.

Sono state pertanto assunte diverse iniziative normative volte a favorire il rinnovamento del parco bus. Si ricorda in primo luogo che il comma 9 dell'articolo 18, dello schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (A.G. 337,

attualmente all'esame delle Camere) impone alle pubbliche amministrazioni centrali, alle regioni, agli enti locali e ai gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati, situate nelle province ad alto inquinamento, di acquistare, al momento della sostituzione del rispettivo parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani, **almeno il 25% di veicoli a GNC e GNL e di veicoli elettrici**. Il mancato rispetto di tale percentuale determina la nullità della gara pubblica. Inoltre lo schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (A.G. 308), sempre allo scopo di favorire il rinnovamento del parco autobus e della qualità dell'aria, prevede all'articolo 22, comma 1, che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 0 e 1.

Infine il comma 5 dell'articolo 22 prevede che a decorrere dal 31 dicembre 2016, i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscrivono per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedono, a **carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile**. I predetti contratti di servizio prevedono inoltre la predisposizione da parte delle aziende contraenti di un Piano economico finanziario (PEF) che dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine, leasing, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al **dieci per cento** del corrispettivo contrattuale.

Per il perseguimento degli obiettivi del Piano è **incrementata** la dotazione del **Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio** dei mezzi adibiti al **trasporto pubblico locale e regionale**, istituito dall'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016) per **l'anno 2019 di 200 milioni** di euro e per gli anni **dal 2020 al 2033, di 250 milioni** di euro per ciascun anno.

L'applicazione delle disposizioni concernenti il Fondo istituito dal comma 866 della legge n. 208/2015 è stata differita al 1° gennaio 2017 dal decreto-legge n. 210 del 2015.

Nel Fondo confluiscono, previa intesa con le Regioni, le risorse disponibili di cui all'articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014 (147/2013) - che ha stanziato 300 milioni per il 2014 e 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016 destinate all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat- e l'85 per cento degli eventuali maggiori risparmi derivanti dall'esclusione dall'agevolazione sulle accise sul gasoli per veicoli euro 2, prevista dal comma 645 della medesima legge n. 208/2015.

Sono inoltre assegnati, ai sensi dell'articolo 1, comma 866, citato 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.

Per la promozione dello sviluppo e della diffusione di **autobus ad alimentazione alternativa**, il Fondo può essere destinato anche al finanziamento delle **relative infrastrutture tecnologiche di supporto**.

È attualmente all'esame delle Camere l'A.G. 337 concernente lo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. In tale provvedimento si prevede la predisposizione di un Quadro Strategico Nazionale (allegato al medesimo schema) nell'ambito del quale sono definiti gli obiettivi nazionali per lo sviluppo delle infrastrutture indicando, come previsto dalla direttiva, le **misure necessarie per assicurare che essi siano raggiunti**. L'articolo 3, comma 7, prevede in particolare che, a sostegno della realizzazione degli obiettivi previsti nel quadro strategico, si pongano in essere iniziative per promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico.

Nell'ambito del Piano strategico si prevede un **programma di interventi** finalizzati a sostenere il **riposizionamento competitivo** delle imprese **produttrici di beni e servizi** nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei **sistemi intelligenti per il trasporto**, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale è autorizzata la spesa di **2 milioni** di euro per l'anno **2017** e **50 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2018** e **2019** (comma 1, ultimo periodo).

Tali interventi sono disciplinati con decreto del Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro il 31 dicembre 2017 (comma 3, ultimo periodo).

Secondo la relazione sullo stato del trasporto pubblico locale (anno 2015), che fa riferimento a dati dell'ANFIA (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), il mercato degli autobus è andato ridimensionandosi di anno in anno a causa della crisi economica. Nel 2014 **la produzione domestica di autobus si è ridotta a 1/5 di quella del 2007, che era già la metà di quella del 2000**. Nel 1° semestre 2015 sono stati tuttavia prodotti 479 autobus contro 87 dello stesso semestre 2014, i volumi riguardano soprattutto il segmento dei minibus prodotti dal costruttore nazionale. E' per converso in aumento il numero di autobus immatricolati all'estero e poi immatricolati per la prima volta in Italia

(301 autobus, 108 dei quali sono autobus usati, immatricolati all'estero prima del 2006).

Sempre in tale ambito si segnala che l'articolo 22, comma 2, dello schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (A.G. 308) stabilisce che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 prevedono, che i veicoli per il trasporto pubblico locale, **devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri**, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di **sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio**. Inoltre, il comma 4 del medesimo articolo 22 prevede che i comuni, in sede di definizione dei Piani urbani del traffico individuano specifiche modalità per la **diffusione di nuove tecnologie** previste dal **Piano nazionale di azione sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)** di cui all'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179.

Il Ministero dello sviluppo economico d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può immediatamente stipulare **convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti – INVITALIA** nonché con dipartimenti universitari specializzati sulla mobilità sostenibile per **analisi e studi** in ordine a costi/benefici degli interventi previsti e ai fabbisogni territoriali, al fine di predisporre il Piano strategico e il programma di interventi sopra descritti avvalendosi delle risorse di cui all'ultimo periodo del comma 1 della presente disposizione (comma 2).

## LA SECONDA SEZIONE

### 1. La disciplina contabile della seconda sezione

La riforma ha apportato **significative innovazioni** alla normativa che disciplina i contenuti della seconda sezione del nuovo disegno di legge di bilancio, concernente la **parte contabile** del provvedimento.

Rispetto alla passata concezione del bilancio come legge meramente formale (o comunque funzionalmente limitata), che si limitava ad esporre i fattori legislativi di spesa senza poterli modificare<sup>4</sup>, la seconda sezione viene ora ad assumere un **contenuto sostanziale, potendo incidere** direttamente - attraverso rimodulazioni ovvero rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni - **sugli stanziamenti** previsti a legislazione vigente, ed **integrando** nelle sue **poste contabili** gli effetti delle disposizioni della **prima sezione**.

Sulla base di quanto detto, nella **seconda sezione** le **previsioni** di spesa del bilancio, formate sulla **base della legislazione vigente**, tengono conto:

- dell'**aggiornamento** delle dotazioni finanziarie relative alle spese per oneri inderogabili e di fabbisogno;
- delle **rimodulazioni compensative** tra fattori legislativi (o tra fattori legislativi e fabbisogno) disposte ai sensi dell'articolo 23, comma 3, lettera a);
- dei **rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni** delle dotazioni finanziarie di spesa previste a legislazione vigente relative ai **fattori legislativi**, ai sensi dell'articolo 23, comma 3, lettera b).

Alle previsioni di entrata e di spesa della seconda sezione, così determinate, **si aggiungono**, infine, gli effetti finanziari derivanti dalle disposizioni contenute nella **prima sezione**, formandosi in tal modo il **dato di bilancio "integrato"**, che costituirà **l'unità di voto**.

L'unificazione in un unico documento dei contenuti della legge di bilancio e della legge di stabilità comporta, dunque, che le previsioni di entrata e di spesa della seconda sezione ricomprendano in sé, fin dalla presentazione del disegno di legge di bilancio, anche le variazioni riconducibili agli effetti finanziari derivanti dalle disposizioni contenute nella prima sezione.

#### *Le unità di voto*

Le **unità di voto**, per le spese, sono individuate con riferimento ai **programmi**, intesi quali aggregati di **spesa con finalità omogenea** diretti al

---

<sup>4</sup> Compito spettante alla legge di stabilità, che poi si ripercuoteva sul bilancio attraverso la nota di variazioni.

conseguimento degli obiettivi stabiliti nell'ambito delle **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa.

Con il **D.Lgs. 12 maggio 2016, n. 90** – attuativo della delega contenuta all'articolo 40, comma 1, della legge di contabilità, finalizzata al completamento della riforma della struttura del bilancio dello Stato – si è provveduto all'**introduzione delle azioni**, quali ulteriore articolazione dei programmi, destinate a costituire, in prospettiva<sup>5</sup>, le unità elementari del bilancio dello Stato anche ai fini gestionali e di rendicontazione, in sostituzione degli attuali capitoli di bilancio.

Fino all'introduzione delle azioni, le unità elementari di bilancio **continueranno ad essere rappresentati dai capitoli**, secondo l'oggetto della spesa; i programmi di spesa manterranno la suddivisione in **macroaggregati** per spese di funzionamento (interventi, trattamenti di quiescenza, oneri del debito pubblico, oneri comuni di parte corrente o in conto capitale). Durante tale periodo, i programmi di spesa saranno comunque presentati suddivisi in "azioni"; tale suddivisione riveste carattere **meramente conoscitivo**, ad integrazione di quella per capitoli.

#### *La classificazione delle spese*

La **dotazione finanziaria** dei programmi di spesa si presenta distinta in spese correnti e spese d'investimento.

Con la riforma, è stata **superata** la ripartizione delle spese del bilancio dello Stato in "**rimodulabili**" e "**non rimodulabili**", in favore di una più puntuale classificazione che distingue direttamente le spese a seconda della natura dell'autorizzazione di spesa sottostante, cui si collega il grado di flessibilità e di manovrabilità della spesa stessa.

La spesa di ciascun programma è ora **articolata** nelle seguenti tre categorie: **oneri inderogabili** (ossia spese vincolate a particolari meccanismi o parametri che ne regolano l'evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi, tra cui rientrano le cosiddette spese obbligatorie), **fattori legislativi** (ossia spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio) e **spese di adeguamento al fabbisogno** (ossia spese diverse dagli oneri inderogabili e dai fattori legislativi, quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni).

---

<sup>5</sup> Il definitivo passaggio all'adozione delle azioni sarà valutato in base alle Relazioni relative all'efficacia dell'introduzione delle azioni che saranno predisposte dal MEF - Ragioneria generale dello Stato, d'intesa con la Corte dei conti, a partire dall'esercizio 2017 in sede di rendiconto 2017.

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

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

#### *La programmazione e la flessibilità degli stanziamenti di bilancio*

Innovazioni rilevanti sono state apportate alle disposizioni che disciplinano la formazione e la variazione delle dotazioni finanziarie dei programmi di spesa del bilancio di previsione.

Si ricorda innanzitutto che gli **obiettivi di spesa** di ciascun Dicastero, riferiti al triennio, vengono ora definiti con **apposito D.P.C.M.**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, entro il **31 maggio** di ciascun anno, ai sensi del nuovo articolo 22-*bis*, comma 1 (introdotto nella legge di contabilità dall'articolo 4 del D.Lgs. n. 90/2016)<sup>6</sup>.

I **Ministri**, in sede di formulazione degli schemi degli stati di previsione della seconda sezione, **indicano le risorse** necessarie per il raggiungimento degli obiettivi triennali anche mediante **proposte di rimodulazione** delle stesse risorse.

Ai fini della formazione delle previsioni di competenza e di cassa, il D.Lgs. n. 93/2016 ha inoltre introdotto **l'obbligo** per le Amministrazioni di predisporre un **piano finanziario dei pagamenti (cronoprogramma)**, il quale contiene dettagliate indicazioni sui pagamenti che si prevede di effettuare nel periodo di riferimento.

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di spesa, è stato ampliato l'ambito applicativo della c.d. **flessibilità** di bilancio sulle dotazioni finanziarie di spesa relative ai **fattori legislativi**, con l'obiettivo di dotare le amministrazioni di strumenti più idonei ad una migliore programmazione delle risorse, attraverso:

---

<sup>6</sup> In questo contesto, sono state ridefinite le procedure per il monitoraggio del grado di effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati, con la previsione, dopo l'approvazione della legge di bilancio, di appositi **accordi triennali** tra il Ministro dell'economia e ciascun Ministro di spesa, da definirsi entro il 1° marzo di ciascun anno. Il Ministro dell'economia informa il Consiglio dei ministri sullo stato di attuazione degli accordi, sulla base di apposite schede trasmesse da ciascun Ministro entro il 15 luglio. Entro il 1° marzo dell'anno successivo, ciascun Ministro invia al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia una relazione – che verrà allegata al DEF - sul grado di raggiungimento dei risultati in riferimento agli accordi in essere nell'esercizio precedente. In relazione alla nuova procedura di programmazione finanziaria, è stato soppresso il Rapporto sulla spesa delle amministrazioni centrali dello Stato, previsto dall'articolo 41 della legge di contabilità n. 196 del 2009, da considerarsi sostituito dalle Relazioni sull'esito degli accordi.

- la possibilità di effettuare rimodulazioni in via compensativa delle dotazioni finanziarie relative ai fattori legislativi all'interno di ciascuno **stato di previsione, senza più il vincolo** della compensatività all'interno di uno **stesso programma** o di una **stessa missione** (c.d. rimodulazione verticale);
- la previsione di una **ulteriore** fattispecie di **rimodulazione** delle leggi di spesa (c.d. rimodulazione orizzontale) che consente l'adeguamento delle relative dotazioni finanziarie di competenza e di cassa a quanto previsto nel piano finanziario dei pagamenti (**Cronoprogramma**);
- l'introduzione della possibilità di **apportare variazioni**, con la seconda sezione, alle dotazioni finanziarie di spesa previste a legislazione vigente relative ai **fattori legislativi**, per un periodo temporale anche pluriennale, con operazioni che precedentemente erano riservate alla legge di stabilità, attraverso le tabelle C, D e E<sup>7</sup>.

Per un'analisi più dettagliata della disciplina, si rinvia al dossier generale sul disegno di legge di bilancio –II Sezione, redatto dal Servizio Studi – Dipartimento del Bilancio.

## **2 Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel “nuovo” disegno di legge di bilancio**

Le principali previsioni di spesa di competenza della Commissione Trasporti si rinviengono, in via prevalente, nello stato di previsione del **Ministero infrastrutture e trasporti (Tabella 10)**. Nell'analisi per missioni e programmi, peraltro, occorre considerare anche il Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) ed il Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) .

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

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

---

<sup>7</sup> Tali tabelle prevedevano, rispettivamente, la determinazione degli importi delle leggi di spesa permanente, la riduzione di autorizzazioni legislative di spesa di parte corrente nonché le variazioni delle leggi che dispongono spese a carattere pluriennale in conto capitale.

## L'ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Con riferimento all'organizzazione, il Ministero delle infrastrutture e trasporti consta di **2 Dipartimenti**: il **Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale** e il **Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici**, che costituiscono **Centri di responsabilità amministrativa (CRA)** ai quali sono complessivamente riconducibili 69 obiettivi da conseguire nell'ambito delle missioni del Ministero. L'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti è stata ridefinita con **d.P.C.M 11 febbraio 2014, n. 72** e con il D.M. 4 agosto 2014, n. 346 sono stati rimodulati gli Uffici dirigenziali di secondo livello. Il nuovo Regolamento di organizzazione del MIT mantiene la consueta struttura dipartimentale, che consta di due Dipartimenti nei quali sono incardinate le Direzioni Generali, il cui numero è stato ridotto.

Al **Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale**, fanno capo a livello centrale 8 Direzioni Generali ed a livello periferico quattro Direzioni Generali Territoriali (Nord-Ovest, Centro, Nord-Est e Sud).

Le **Direzioni Generali** sono le seguenti:

- Direzione Generale del personale e degli affari generali;
- Direzione Generale per la motorizzazione;
- Direzione Generale per la sicurezza stradale;
- Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità;
- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
- Direzione Generale per i sistemi di trasporto a impianti fissi ed il trasporto pubblico locale;
- Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne;
- Direzione Generale per gli aeroporti e il trasporto aereo.

Al **Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici**, fanno capo a livello decentrato i Proveditorati interregionali per le opere pubbliche ed a livello centrale le seguenti Direzioni Generali:

- Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali;
- Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali;
- Direzione generale per la condizione abitativa;
- Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;
- Direzione Generale per la regolazione ed i contratti pubblici;
- Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche;
- Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali;
- Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici.

Si ricorda che nel MIT sono poi incardinati i seguenti **organismi**:

- Il Comando Generale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera;
- Il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

**Operano** tra l'altro **presso il MIT**:

- la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza (istituita con Decreto Ministeriale 9 giugno 2015, n. 194);
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie (DIGIFEMA- istituita con D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 212);
- la Direzione Centrale della Mobilitazione e dei Trasporti (decreto interministeriale MIT-Ministero della Difesa n. 15 del 22 gennaio 2015).

Il **MIT vigila** inoltre sui seguenti organismi, erogando **contributi finanziari**:

- Ente nazionale aviazione civile (**ENAC**), ente pubblico non economico sottoposto all'indirizzo, alla vigilanza e al controllo del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti;
- Ente nazionale assistenza al volo S.p.A. (**ENAV**), ente di diritto privato partecipato interamente dal MEF;
- Ferrovie dello Stato (**FSI**) Società per azioni partecipata interamente dal MEF, sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- Rete ferroviaria italiana (**RFI**), società del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- Agenzia Nazionale per la Sicurezza nelle Ferrovie (**ANSF**), ente di diritto pubblico;
- Autorità di Sistema Portuali (**AdSP**), vigilate dal MIT;
- Rete autostrade Mediterranee S.p.A. (**RAM**). Società *in house* del MIT, con partecipazione totale del MEF;
- ANAS S.p.A, ente di diritto pubblico economico, partecipato interamente dal MEF;
- Aero Club Italia (AeCI), ente di diritto pubblico;
- Lega Navale Italiana: ente con partecipazione pubblica.

**Rispetto al 2016**, il disegno di legge di **bilancio integrato 2017** prevede **spese complessive finali del MIT per 13.388,41 milioni di euro**, in diminuzione di circa 714,77 milioni di euro rispetto alle spese finali assestate 2016, pari a **14.103,18 milioni di euro**, con una riduzione sia della spesa di parte corrente che in conto capitale, come illustrato nella tabella che segue:

*MIT (dati di competenza, valori in milioni di euro)*

	BILANCIO 2016	ASSESTATO 2016	DDL BILANCIO INTEGRATO 2017	DIFF. BIL 2017/ ASS 2016	DDL BILANCIO INTEGRATO 2018	DDL BILANCIO INTEGRATO 2019
Spese correnti	6.879,40	6.952,52	<b>6.843,90</b>	-108,62	7.167,42	7.061,47
Spese in c/capitale	6.928,13	7.150,65	<b>6.544,50</b>	-606,15	6.963,91	5.211,13
<b>SPESE FINALI</b>	<b>13.807,53</b>	<b>14.103,18</b>	<b>13.388,41</b>	<b>-714,77</b>	<b>14.131,34</b>	<b>12.272,60</b>
<i>Spese MIT in % spese finali STATO</i>			2,2%		2,3%	2,02%

La previsione **pluriennale delle spese finali del MIT**, vede nel **2018** una previsione di spesa a 14.131,34 milioni di euro, in linea con la spesa prevista per il 2016 ma in aumento di circa 742 milioni di euro rispetto alla spesa prevista nel 2017. Per il **2019** si evidenzia invece la previsione di una forte riduzione di spesa finale, sia rispetto al 2017 (-1.115,81 milioni di euro) che rispetto al 2018 (-1.858,7 milioni di euro), con una previsione di spesa finale complessiva 2019 che scende a 12.272,6 milioni di euro.

Con riferimento specifico alla **composizione della spesa finale per il 2017** ed alle sue **variazioni nel ddl di bilancio 2017**, le spese correnti ammontano nel bilancio integrato 2017 a 6.843,90 milioni di euro, mentre la spesa in conto capitale è pari a 6.544,50 milioni di euro e si evidenziano le seguenti variazioni:

*MIT (dati di competenza, valori in milioni di euro)*

	2016	2017				
	ASSESTATO	BLV	MODIFICHE SEZ. II	DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZI+SEZII
		(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Spese correnti	6.952,52	6.849,14	-5,24	6.843,90	-	<b>6.843,90</b>
Spese in c/capitale	7.150,65	6.475,20	+ 37	6.512,20	+ 32,3	<b>6.544,50</b>
<b>SPESE FINALI</b>	<b>14.103,18</b>	<b>13.324,35</b>	<b>31.755,08</b>	<b>13.356,11</b>	<b>+32,30</b>	<b>13.388,41</b>

- La colonna (B) sulle modifiche derivanti dalla sezione II contiene sia le rimodulazioni che i rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni ai sensi dell'art 23, comma 3 della legge di contabilità;
- La colonna (E) corrisponde alla somma delle colonne (C) e (D);

Come espone la struttura delle tabella, questa evidenza le **modifiche** che il disegno di legge di bilancio apporta alla **legislazione vigente 2017**, con interventi sia di prima che di seconda sezione, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa c.d. integrate** del nuovo disegno di legge di bilancio.

Sulla base delle nuove norme di contabilità, infatti, **le previsioni di spesa** della seconda sezione, formulate sulla base della **legislazione vigente**, possono essere **modificate** attraverso rimodulazioni, rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni disposte dalla seconda sezione; a questo dato si **aggiungono** poi gli effetti finanziari derivanti dalle disposizioni contenute nella prima sezione, pervenendosi, in tal modo, per ciascuna unità di voto ad un **dato di bilancio integrato**.

**LO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (TABELLA 10)**

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (**A.C. 4127 - Tab. 10**) si articola complessivamente in 8 missioni e 17 programmi; questi ultimi, quali aggregati diretti al perseguimento degli obiettivi definiti nell'ambito delle missioni, rappresentano le **unità di voto** parlamentare. Nella Nota integrativa che accompagna lo stato di previsione, sono evidenziate le **priorità dell'azione** amministrativa del Ministero, come stabilite dall'Atto di indirizzo del Ministro del 7 agosto 2015, e i **Centri di responsabilità amministrativa** (CRA) coinvolti nella definizione degli obiettivi del ministero.

Il c.d. **Piano degli obiettivi** per Missioni e Programmi del Ministero è riportato nella **Nota integrativa al Bilancio**, in una apposita Tabella in cui sono indicati, per il triennio 2017-2019, le **risorse attribuite** - in termini sia di stanziamenti in c/competenza, sia di costi totali (*budget*) - ai predetti **obiettivi** iscritti in ciascuna missione e in **ciascun programma**. Sono, inoltre, riportate le singole schede obiettivo che rendono conto della natura dell'obiettivo stesso e dei corrispondenti **indicatori di risultato**. Si rammenta che tali indicatori - previsti dagli articoli 21, 35 e 39 della legge di contabilità n. 196 del 2009 - costituiscono lo strumento di **misurazione del grado di raggiungimento degli obiettivi del Piano**, necessari sia per la trasparenza che per la valutazione delle politiche di bilancio di ciascuna amministrazione. Nella Nota integrativa sono riportate anche le **schede illustrative dei programmi** - che, come detto, rappresentano le unità di voto parlamentare - in cui si dà conto delle attività sottostanti i programmi stessi e degli stanziamenti ad essi afferenti, ripartiti tra le diverse categorie economiche di spesa, con specifica indicazione delle spese rimodulabili o non rimodulabili del programma medesimo.

Per approfondimenti si rinvia a quanto più dettagliatamente illustrato nel dossier n. 510/Sezione I relativo al ddl di bilancio (A.C. 4127).

### 3 Analisi della spesa per Missioni e programmi

#### 3.1 Ministero delle infrastrutture e trasporti -MIT (Tab. 10)

La tabella seguente indica le **previsioni di bilancio** per le missioni e per i programmi di spesa del **Ministero delle infrastrutture e trasporti, di interesse della IX Commissione, per il 2017, a raffronto** con i dati dell'asestamento dell'esercizio 2016.

Le **missioni di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esclusivo interesse della IX Commissione (Trasporti)** sono iscritte nella **Tabella 10** e interamente affidate a centri di responsabilità amministrativa che svolgono funzioni afferenti alle politiche dei trasporti e sono:

- la **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** affidata al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

Si tratta di una missione che si realizza quasi esclusivamente attraverso trasferimenti e come tale è interamente composta da programmi finanziari volti a garantire la libertà di circolazione, sancita dalla Costituzione italiana (Art. 16) e in Europa nella Carta dei diritti dell'Unione europea (Art. II-105), compatibilmente con le esigenze di "sanità e sicurezza", nonché con altri diritti costituzionalmente garantiti, quali ad esempio la tutela dell'ambiente e il diritto alla salute, pianificando e regolamentando il diritto alla mobilità in modo da minimizzare gli impatti ambientali e sanitari, pena la forzata interruzione e limitazione del diritto stesso. Tale diritto viene tutelato tramite l'incentivazione dello sviluppo e la regolamentazione dei sistemi di trasporto e delle relative reti.

- la **missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza"**, per il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** affidato alle **Capitanerie di porto**;

Nel **bilancio 2017** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta però diversi **cambiamenti nel contenuto delle unità di voto** dovuti al riordino del programma trasversale 32.3 "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", nonché alla ricollocazione di alcuni interventi e dei fondi da ripartire. **Viene meno** in particolare la **missione 17 "Ricerca e innovazione"**, dove per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **non è confermato il programma 17.6 "Ricerca nel settore dei trasporti"**. Si tratta principalmente del contributo statale all'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) e al Centro per gli studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.) che sono ora confluite nel programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"), mentre una quota residuale di risorse per la ricerca scientifica confluiscono nel programma 13.1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale".

La tabella seguente evidenzia le **modifiche** che il disegno di legge di bilancio ha apportato **ai Programmi a legislazione vigente 2017**, con

interventi sia di prima che di seconda sezione, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa c.d. integrate** del nuovo disegno di legge di bilancio 2017.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (MIT)								
udv	Missione/Programma	2016	2017					
		ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
				Rimodul. a.23 c. 3 lett a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
2	<b>Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)</b>	<b>7.847,93</b>	<b>7.494,52</b>	--	-8,54	<b>7.485,98</b>	+2	<b>7.487,98</b>
2.1	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	278,62	281,39	--	-1	280,39	-	<b>280,39</b>
2.2	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	98,52	74,97	-	-2,5	72,42	-	<b>72,42</b>
2.3	Autotrasporto e intermodalità (13.2)	331,04	280,27	-	-	280,27	-	<b>280,27</b>
2.4	Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	614,01	545,57	-	-	545,57	-	<b>545,57</b>
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne (13.9)	735,21	691,51	-	-5	686,51	-	<b>686,51</b>
2.6	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	<b>5.790,52</b>	<b>5.620,78</b>	-	-	<b>5.620,78</b>	+2	<b>5.622,78</b>
4	<b>Ordine pubblico e sicurezza (7)</b>	<b>752,41</b>	<b>724,04</b>	-	-	<b>724,04</b>	-	<b>724,04</b>
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	752,41	724,04	-	-	724,04	-	724,04
	<b>SPESE FINALI MIT</b>	14.103,2	13.324,3			13.356,11	+32,30	<b>13.388,41</b>

- si riporta tra parentesi la numerazione che la Missione/programma di spesa assume nello stato di previsione in cui è iscritto (MIT o MEF).

Circa la **composizione della spesa**, la quasi totalità della spesa di competenza del MIT di interesse della IX Commissione è ascrivibile alla **Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**.

La Missione 13 è articolata in **6 Programmi**, per la parte di competenza del MIT ed ha uno stanziamento complessivo per il **2017** a legislazione vigente, di **7.494,52 milioni di euro** (erano 7.847,93 milioni di euro nel bilancio assestato 2016), con una **riduzione** sul 2016 di **353,41 milioni di euro**. Tale previsione viene ulteriormente ridotta di 8,54 milioni di euro nella sezione II ed aumentata di 2 milioni di euro con la sezione I, per arrivare alla spesa prevista per la Missione 13, per la parte di competenza del MIT, nel Bilancio integrato 2017 di **7.487,98 milioni di**

euro, stanziamento che rappresenta circa il 56% delle spese finali dell'intero Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Si ricorda inoltre che un'analisi a parte viene svolta per gli stanziamenti iscritti stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, relativi sempre alla **missione 13 "Diritto alla mobilità"**, ma riguardanti il **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"** riferito principalmente al **settore ferroviario** (v. *infra*).

Per quanto riguarda **l'analisi dei singoli programmi della missione 13**, complessivamente per il 2017 il **Programma (13.6) "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"** rappresenta circa il 75% del totale della spesa della missione e prevede uno stanziamento di 5.620,78 milioni di euro, a fronte dei 5.790,52 milioni di euro dell'Assestamento 2016, con una riduzione complessiva di circa 170 milioni di euro. Nella **Sezione II si registra un incremento di 2 milioni di euro** sulla spesa del programma 13.6, sul **cap. 7248 relativo al Fondo per l'acquisto dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale** e regionale, derivante da quanto previsto dall'articolo 77 comma 1, ultimo periodo della sezione I. Nel bilancio integrato 2017 si prevede quindi un **totale di spesa di 5.622,52 milioni di euro**.

Nell'ambito di tale programma, l'obiettivo principale riguarda il contributo al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario che copre la quasi totalità della spesa del programma 13.6, con uno stanziamento per il 2017 sul **cap. 1315** per il c.d. "**Fondo TPL**", di **5.036,73 milioni di euro**.

Il "Fondo TPL", istituito dalla legge di stabilità 2013, è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e da ulteriori stanziamenti.

Con riferimento al programma 13.6 si segnala che rappresentano **obiettivi strategici** quello di "razionalizzare le procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i trasporti su ferrovie secondarie e la loro sicurezza" e quello "di migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario locale, dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dei sistemi di trasporto a fune".

Per quanto riguarda gli **altri programmi della missione 13**, si segnalano:

- il Programma **13.1, Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale**, con uno stanziamento 2017 di **280,39 milioni di euro**; l'obiettivo principale (n. 85) riguarda l'erogazione dei servizi relativi ai veicoli ed ai conducenti forniti dalla Motorizzazione civile e dai 115 uffici sul territorio nazionale, per i quali sono stanziati circa 213 milioni di euro, e le attività relative alla sicurezza, prevenzione ed educazione stradale (obiettivi n.171 e 200), per le quali sono stanziati circa 36,5 milioni di euro; si registra un **definanziamento di 1 milioni di euro**

- sul **cap. 1277** relativo alle spese per l'archivio nazionale dei veicoli e l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida nell'ambito dei servizi di Motorizzazione civile (*si veda la tabella nel successivo par. 3.4*);
- una previsione di spesa per **280,27 milioni di euro** del **Programma (13.2) "Autotrasporto e intermodalità"** (i cui obiettivi principali riguardano l'Albo degli autotrasportatori e i contributi per l'autotrasporto), che fa registrare una riduzione rispetto all'Assestamento 2016 di circa 50 milioni di euro;
  - lo stanziamento di **545,57 milioni di euro** del programma **(13.5) Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario**, in diminuzione di circa 70 milioni di euro rispetto all'Assestamento 2016, i cui obiettivi principali riguardano la promozione del trasporto ferroviario merci (obiettivo n. 177) e le attività di vigilanza su RFI (obiettivo n. 221); si registra una **rimodulazione compensativa di 5 milioni di euro** sul **cap. 7290** relativo alle spese per la prosecuzione del servizio intermodale dell'autostrada ferroviaria alpina attraverso il valico del Frejus (*si veda la tabella nel successivo par. 3.4*);
  - la **riduzione** del Programma **(13.9) "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne** per circa **50 milioni di euro** rispetto al 2016; gli obiettivi principali del programma riguardano il miglioramento di tale modalità di trasporto (obiettivo n. 235), la programmazione della manutenzione dei porti (obiettivo n. 108) e la vigilanza sulle Autorità portuali (obiettivo n. 109); lo **stanziamento di bilancio integrato 2017** è pari a **686,51 milioni di euro**. Su tale programma si registrano definanziamenti per 5 milioni di euro ex art. 23, lett. b) così ripartiti (*si vedano anche le tabelle nel successivo par. 3.4*):
    - un **definanziamento di 1 milioni** per il **2017** sul **cap. 7255** relativo alle spese per il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina;
    - un **definanziamento di 2 milioni di euro sul cap. 7261** per la manutenzione straordinaria dei porti di rilevanza nazionale (seconda categoria, seconda classe);
    - un **definanziamento di 2 milioni di euro sul cap. 7604** per i contributi all'industria navalmeccanica per progetti innovativi di prodotti e processi nell'ambito navale;
  - la **riduzione** dello stanziamento **2017** di circa **28 milioni di euro** rispetto all'assestato 2016, del programma **Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)**, relativo principalmente alla vigilanza sugli enti in materia di aviazione civile; su tale programma si rilevano **definanziamenti** ex art. 23, lett. b) **per 2,5 milioni di euro**: una riduzione di 1 milioni di euro sul **cap. 1942** (oneri di servizio

pubblico per i servizi aerei di linea tra lo scalo aeroportuale di Crotone ed i principali aeroporti nazionali) ed una riduzione di 1,5 milioni di euro sul **cap. 1923** (somme da assegnare all'ENAC) (si vedano le tabelle nel successivo par. 3.4).

**La Missione n. 7 Ordine pubblico e sicurezza** comprende il programma **7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** per il quale nel 2017 vengono stanziati **724,04 milioni** di euro, con una riduzione dai **752,41 milioni** di euro delle previsioni assestate 2016; la spesa del programma è principalmente assorbita dalle spese delle **Capitanerie di porto** per l'attività di vigilanza e di sicurezza sulle coste ed in mare.

### 3.2 Ministero dell'economia e finanze –MEF (Tab. 2)

Il MEF ha competenze di gestione su ben 26 missioni (sulle 34 che compongono il bilancio dello Stato), articolate in 55 programmi, con impatto trasversale su gran parte delle spese di bilancio, per un importo complessivo di 588,1 miliardi di stanziamento definitivo.

Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) risultano di **interesse della IX Commissione Trasporti** i seguenti due programmi:

- il **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto**, riferito principalmente al settore **ferroviario**;
- il **programma 15.3: "Servizi postali e telefonici"**, riconducibile alla **Missione 15 (Comunicazioni)**.

udv	(MEF- Tabella 2)							
Missione/Programma	2016	2017						
	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II	
			Rimodul. a.23 c. 3 lett a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)				
1	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	3.222,32	4.112,17	-	-375	3.737,17	-	3.737,17
1.2	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	3.222,32	4.112,17	-	-375	3.737,18	-	3.737,17
2	Comunicazioni (15)	485,38	584,51	-	27,84	612,35		612,35
2.1	Servizi postali e telefonici (15.3)	327,44	448,45	-	-	448,45		448,45
	<b>SPESE FINALI MEF</b>	569.568,89	601.669,3			605.737,95		605.875,25

Il **programma 13.8** si articola in 4 obiettivi dei quali il più rilevante è l'obiettivo (n. 300) relativo al sostegno al trasporto ferroviario. Il programma reca infatti gli **stanziamenti in favore del trasporto**

**ferroviario**, che rappresentano generalmente la quasi totalità della spesa del programma. Nel Rendiconto 2015 il programma 13.8 recava una spesa a consuntivo di 3.527,61 milioni di euro, in competenza, mentre le previsioni Assestate 2016 evidenziano una spesa prevista di 3.222,32 milioni di euro.

Per il **2017** gli **stanziamenti del programma 13.8** ammontano complessivamente, nel bilancio integrato, a **3.737,17 milioni di euro**. Di questi, gli stanziamenti in favore del **trasporto ferroviario** sono pari a **3.732,73 milioni di euro** (obiettivo n. 300) e consistono in particolare nell'erogazione di **somme a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A** per il contratto di programma e di servizio per il trasporto ferroviario.

I finanziamenti su tale programma riguardano investimenti sulla rete tradizionale e per il sistema alta velocità, nonché in trasferimenti correnti per i contratti di servizio per il trasporto passeggeri e merci e nelle spese per il concorso statale al pagamento degli interessi derivanti da mutui dei comuni per la ricostruzione dei sistemi ferroviari passanti.

Il **Programma 13.8**, prevede una riduzione di risorse (-345 milioni di euro) nella Sezione II del bilancio 2017 rispetto alle previsioni iniziali a legislazione vigente 2017 (erano 4.112,17 milioni di euro), a valere sul **cap. 7122/p.2** relativo al Fondo opere sull'anno 2017 (*si veda la tabella nel successivo par. 3.4*), nonché una riduzione sull'anno 2019 (-1.400 milioni di euro) a fronte di uno stanziamento aggiuntivo di 500 milioni di euro per l'anno 2018. Occorre ricordare in proposito che il decreto-legge n. 193 del 2016 ha assegnato a **Rete ferroviaria italiana** 320 milioni di euro per l'anno 2016 e 400 milioni di euro per l'anno 2018. Analizzando l'allegato conoscitivo si comprende come il defianziamento di 1.400 milioni di euro consista in una riprogrammazione della spesa con un'anticipazione al 2018 di 100 milioni di euro e un differimento dei restanti 1.300 milioni ad una fase successiva al 2019. La riduzione di 345 milioni di euro viene pertanto compensata dai 400 milioni di euro riconosciuti per il 2018 e dai 720 milioni assegnati in ragione del decreto-legge citato, con un **saldo positivo pari a 775 milioni di euro circa** (come indicato nella relazione illustrativa).

Di seguito si riepiloga **l'evoluzione complessiva della spesa del Programma 13.8** - (Tab. 2 MEF) dal 2009 al 2016

*(spesa a consuntivo per gli anni 2009-2015 e andamento previsto 2016-2017)  
(in milioni di euro, con arrotondamento)*

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Assest. 2016	ddl Bilancio 2017
8.381	5.109	5.594	5.241	6.143	5.095	3.527,6	3.222,32	3.737,17

Nell'ambito dello stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, è poi iscritto il **programma 15.3 “Servizi postali”**, relativo alla **Missione 15 Comunicazioni**, che consta di un solo obiettivo (n. 40) e reca gli stanziamenti relativi ai **Servizi postali** (viene da quest'anno cambiata la denominazione del programma, sopprimendosi il riferimento ai servizi “telefonici”).

Si tratta principalmente dei **trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale** nel settore dei recapiti postali, per i quali si prevede complessivamente una **spesa a legislazione vigente nel 2017 di 448,45 milioni di euro**. Le somme da erogare a Poste italiane S.p.a. per i servizi offerti in convenzione allo stato (**cap. 1502**) ammontano a 378,08 milioni di euro.

La spesa prevista è così ripartita nei capitoli di bilancio 2017:

- sul **cap. 1502** sono stanziati circa **378 milioni** di euro (spesa corrente) per le **somme da erogare a Poste italiane Spa per i servizi offerti in convenzione allo Stato, inclusi i rimborsi editoriali ed il servizio universale** (erano 326 milioni di euro nel 2016);
- sul **cap. 1496** è di **63,6 milioni di euro** la spesa per rimborso a Poste Italiane dei maggiori oneri per le agevolazioni tariffarie all'editoria, ripristinate dal DL n. 353/2003.

Nel **Rendiconto 2015** il programma recava una spesa definitiva di 676,39 milioni di euro. Per l'intera missione Comunicazioni del MEF è prevista una spesa di 584,5 milioni di euro.

### **3.3 Ministero dello sviluppo economico –MISE (Tab. 3)**

#### **L'ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**

Il MISE è stato oggetto recentemente di una **riorganizzazione** adottata con il **D.P.C.M. 5 dicembre 2013**, n. 158, che ha **soppresso** i precedenti quattro **Dipartimenti** (uno dei quali, il Dipartimento per la coesione territoriale, è stato trasformato in Agenzia in base alla legge n. 125/2013) ed ha articolato la struttura ministeriale in **15 direzioni generali** che costituiscono autonomi centri di responsabilità, coordinati da un Segretario generale. A seguito di tale riorganizzazione, a partire dal Bilancio 2015 sono state riallocate le risorse, articolandole in **otto missioni e diciotto programmi di spesa**, ad ogni programma corrisponde un centro di responsabilità.

Sullo stato di previsione, così come sulla organizzazione e sulla dotazione organica del Ministero ha poi inciso in maniera rilevante il trasferimento nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze della Missione 28 “Sviluppo e riequilibrio territoriale” che assorbiva circa i due terzi delle risorse totali fino al 2014. Per il 2015, l'atto d'indirizzo del 30 luglio 2015 ha indicato nove priorità politiche, tra cui quella per la comunicazione.

La Corte dei Conti, nella propria relazione sul Rendiconto 2015, ha rilevato l'avvenuto completamento, nel 2014, dell'iter di attuazione delle disposizioni previste dalle norme di revisione della spesa, anche attraverso la riduzione degli organici e la conseguente riorganizzazione degli uffici.

La **missione 15, “Comunicazioni”**, è costituita da cinque programmi (tre intestati al Ministero dello sviluppo economico e due al Ministero dell'economia e delle finanze)

Nell'ambito della Missione “Comunicazioni”, su cui è gestito il 2,8 per cento dell'ammontare complessivo delle risorse del MISE, sono state rilevanti nel 2015 le

iniziative dirette allo sviluppo della banda larga e ultralarga fissa e mobile, sia sul piano delle infrastrutture che su quello dei servizi.

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

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

Sempre nell'ambito del MISE, va poi considerato il **programma 17.18 "Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione"**, facente parte della missione 17 "Ricerca e innovazione".

Complessivamente **la missione 15 Comunicazioni** ha uno stanziamento di spesa di 112,63 milioni di euro nel BLV 2017, in diminuzione di circa 13 milioni di euro rispetto all'assestamento 2016, che viene poi **rifinanziato per 20 milioni di euro** nella sezione II, per arrivare ad uno stanziamento di **bilancio 2017 integrato di 132,63 milioni di euro**, in aumento di circa 7 milioni di euro rispetto al 2016, ripartito tra i programmi come di seguito illustrato:

udv	MISE (Tab. 3)							
	Missione/Programma	2016	2017					
		ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
				Rimodul. a.23 c. 3 lett a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
Comunicazioni (15)	125,14	112,63	-	+20	132,63	-	132,63	

udv	MISE (Tab. 3)							
	Missione/Programma	2016	2017					
		ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL	EFFETTI	DLB
5.1	Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico (15.5)	11,53	11,82	-	-	11,82	-	11,82
5.2	Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali (15.8)	72,11	60,83	-	+20	80,83	-	80,83
5.3	Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti (15.9)	41,49	39,97	-	-	39,97	-	39,97
	<b>Ricerca e innovazione (17)</b>	<b>8,87</b>	<b>8,49</b>	-	-	<b>8,49</b>	-	<b>8,49</b>
6.1	Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione (17.18)	8,87	8,49	-	-	8,49	-	8,49
	<b>SPESE FINALI MINISTERO</b>	<b>5.542,11</b>	<b>4.331,22</b>		135	<b>4.466,2</b>	148	<b>4.614,22</b>

Per il Programma **15.5: "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico"**, si ha uno stanziamento 2017 di **11,82 milioni di euro**, sostanzialmente in linea con gli anni precedenti e relativo per alla pianificazione delle frequenze e al monitoraggio dello spettro (obiettivi n. 311 e n. 356).

Il Programma **15.8: "Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali"**, reca uno stanziamento di 60,83 milioni di euro nel bilancio a legislazione vigente 2017, che vengono portati a **80,83 milioni di euro** con le variazioni della II sezione, in particolare con un **rifinanziamento di 20 milioni di euro sul cap. 3125** (vedi il successivo par. 3.4) relativo al **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, che vede in totale uno stanziamento di **67,87 milioni di euro per il 2017**. Si tratta del Fondo istituito dalla legge di Stabilità 2016 (l. n. 208/2015, art. 1, co. 160 e 162) in cui è confluito il **sostegno** finanziario, tramite contributi e rimborso oneri, **dell'emittenza radiofonica e televisiva locale**, per la quale complessivamente si prevedono oneri nel 2017 per 72,40 milioni di euro, di cui 59,14 milioni di euro sono contributi per le tv locali e 10,6 milioni di euro per le radio locali.

La legge di Stabilità 2016 aveva previsto un finanziamento, fino ad un importo massimo di **50 milioni di euro annui**, del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, da istituire nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico. Su tale disciplina è intervenuta la recente legge sull'editoria (**legge 26 ottobre 2016 n. 198**), che ha istituito nello **stato di previsione del**

**Ministero dell'economia e delle finanze** il “**Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**”, destinato al sostegno dell'editoria e dell'emittenza radiofonica e televisiva locale ed in cui confluiranno le risorse del Fondo istituito dalla legge di Stabilità 2016, cioè le risorse statali destinate all'emittenza radiofonica e televisiva in ambito locale. Nello stesso tempo, l'art. 10 della legge n. 198 del 2016 ha innalzato a **100 milioni di euro annui** il finanziamento del nuovo Fondo.

Per lo sviluppo delle infrastrutture di reti di comunicazione (**banda larga e banda ultralarga**) sono previste spese di 1,1 milioni di euro (obiettivo 421). A tale proposito la Nota integrativa segnala che per il 2016-2018 non sono ancora stanziati i fondi sul **capitolo 7230** relativo agli investimenti per la banda larga e ultra larga.

Sul capitolo 3130 la legge di stabilità 2016 ha stanziato i fondi (2,72 milioni di euro) per l'attuazione dell'**accordo tra l'Italia e lo Stato della Città del Vaticano** (messa a disposizione senza oneri di una capacità trasmissiva pari a 4 Mbit/sec su un multiplex televisivo preferibilmente isocanale con copertura del territorio che raggiunga almeno il 70 per cento della popolazione).

Il programma **15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"** vede uno stanziamento di circa **40 milioni di euro per il 2017**, sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

Il Programma **17.18- Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione** vede uno stanziamento per il 2017 di **8,49 milioni di euro**, anch'esso in linea con gli anni precedenti.

### ***3.4 Analisi delle modifiche della seconda sezione di interesse della IX Commissione: MIT, MEF e MISE***

Si dà conto di seguito delle principali variazioni determinate dalla seconda sezione che hanno inciso sulla legislazione vigente 2017, riportate nel **Tomo III dell'A.C. 4127**:

- I. modifiche da **rimodulazione ex art.23, lett.a)**
- II. modifiche da **rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni, ex art.23 lett. b).**

#### ***I. Rimodulazioni ex art.23, lett.a)***

Nel deliberativo dello stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti** è riportato tra gli allegati un prospetto che espone le **autorizzazioni legislative di spesa** del Ministero su cui sono state effettuate **rimodulazioni compensative**, ai sensi dell'articolo 23, comma 3, **lettera a)**, della legge di contabilità. Dell'unica modifica di interesse della IX Commissione di cui si dà conto nella tabella seguente:

(valori in euro)

INFRASTRUTTURE TRASPORTI Mis/Pro	E	2017		2018		2019	
		BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.	BLV	di cui rimod.
<b>2. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)</b>							
<b>2.4 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)</b>							
L.S n. 208/2015 art. 1, c. 654, punto 2 Spese per servizi ferroviari Autostrada Ferroviaria Alpina – valico Frejus cambiamenti climatici (Cap-pg: 7290/3)		-	-	10.000.000	-5.000.000	10.000.000	-5.000.000

Si ricorda che sul processo di formazione delle dotazioni finanziarie per l'esercizio 2017 hanno inciso, sotto il profilo quantitativo, le rimodulazioni proposte dalle Amministrazioni sulla base dei criteri di **flessibilità** previsti dalla normativa vigente. Laddove le rimodulazioni riguardano dotazioni finanziarie riconducibili al **fattore legislativo**, la normativa vigente in tema di flessibilità ne prevede apposita **evidenza contabile**.

L'articolo 23, comma 3, *lettera a)*, della legge n. 196/2009 ha previsto un ampliamento dei margini di flessibilità sulle dotazioni finanziarie di spesa relative ai fattori legislativi di un medesimo stato di previsione, attraverso:

-la possibilità di effettuare rimodulazioni in via compensativa dei fattori legislativi anche **tra missioni** diverse;

-la previsione di una **ulteriore** fattispecie di **rimodulazione** delle **leggi di spesa** che consente l'adeguamento delle relative dotazioni finanziarie di competenza e di cassa a quanto previsto nel piano finanziario dei pagamenti (**Cronoprogramma**).

In entrambi i casi è precluso l'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti.

## *II. Rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni, ex art.23 lett. b).*

Le **autorizzazioni legislative di spesa** del Ministero su cui sono state effettuate **variazioni** ai sensi dell'articolo 23, comma 3, **lettera b)**, della legge di contabilità sono riportate anch'esse in allegato al deliberativo di spesa dello stato di previsione di ciascun Ministero.

Di seguito sono riportate in tabella le **principali variazioni di spesa del MIT, del MEF e del MISE di interesse della IX Commissione** modificate dalla seconda Sezione del disegno di legge di bilancio 2017:

### MIT (Tab. 10)

<b>D.P.R. n. 634 del 1994, art. 10, co. 4 –Regolamento per l'ammissione dell'utenza del servizio di informatica del centro elaborazione dati della motorizzazione civile</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.1: Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale</b>				
<b>(cap. 1277/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	8.000.000	7.872.723	8.000.000	657.000.000
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-1.000.000	-1.000.000	-500.000	-48.500.000-
<b>Riprogrammazione</b>			-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>7.000.000</b>	<b>6.872.723</b>	<b>7.500.000</b>	<b>608.500.000</b>

<b>DLG. n. 250 del 1997, art. 7, co. 1 –Istituzione dell'ENAC</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.4: Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo</b>				
<b>(cap. 1923/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	23.400.000	23.400.000	23.400.000	725.400.000
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-1.500.000	-1.500.000	-1.500.000	-46.500.000-
<b>Riprogrammazione</b>	-	-	-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>21.900.000</b>	<b>21.900.000</b>	<b>21.900.000</b>	<b>678.900.000</b>

<b>L.F n. 448 del 2001, art. 52, co. 35 –Legge Finanziaria 2002</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.4: Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo</b>				
<b>(cap. 1942/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	1.044.919	1.028.295	1.264.764	132.800.220
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-1.044.919	-1.028.295	-1.264.764	-122.682.108
<b>Riprogrammazione</b>	-	-	-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	-	-	-	<b>10.118.112</b>

<b>L. n. 542 del 1907, art. 1 –Autorizzazione per esecuzione nuove opere marittime</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.9: Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo per acque interne</b>				
<b>(cap. 7261/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	16.493.544	16.493.544	16.493.544	21.015.680
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000-
<b>Riprogrammazione</b>	-	-	-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>14.493.544</b>	<b>14.493.544</b>	<b>14.493.544</b>	<b>19.015.680</b>

<b>L.S. n. 190 del 2014, art. 1 c. 239 –Legge di Stabilità 2015</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.9: Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo per acque interne</b>				
<b>(cap. 7255/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	10.000.000	-	-	-
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-1.000.000			-
<b>Riprogrammazione</b>	-	-	-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>9.000.000</b>	-	-	-

<b>L.S. n. 190 del 2014, art. 1 c. 357 –Legge di Stabilità 2015</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.9: Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo per acque interne</b>				
<b>(cap. 7604/2)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	5.000.000	5.000.000	5.000.000	75.000.000
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-30.000.000-
<b>Riprogrammazione</b>	-	-	-	-
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>45.000.000</b>

### MEF (Tab. 2)

<b>L.F. n. 266 del 2005, art. 1, co. 86 --Legge finanziaria 2005</b>				
MISSIONE 13: DIRITTO ALLA MOBILITÀ E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO –				
<b>Programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto</b>				
<b>(cap. 7122/2)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	662.488.197	1.935.000.000	2.396.400.000	7.673.800.000
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	-375.000.000	+400.000.000	-	-
<b>Riprogrammazione</b>		+100.000.000	-1.400.000.000	+1.300.000
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>287.488.197</b>	<b>2.435.000.000</b>	<b>996.400.000</b>	<b>8.973.600.000</b>

### MISE (Tab. 3)

<b>L.S. n. 208 del 2005, art. 1, co. 162- Legge di Stabilità 2016 --</b>				
MISSIONE 15: COMUNICAZIONI –				
<b>Programma 15.8: Servizi di comunicazione elettronica , di radiodiffusione e postali</b>				
<b>(cap. 3125/1)</b>				
<i>(in euro)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 e ss</b>
BLV	47.871.017	46.347.210	46.347.210	4.568.872.319
<b>Riduzione / Rifinanziamento</b>	+20.000.000	+20.000.000	+20.000.000	1.600.000.000
<b>Riprogrammazione</b>				
<b>Totale esposto in Allegato</b>	<b>67.871.017</b>	<b>67.871.017</b>	<b>67.871.017</b>	<b>6.168.872.319</b>

Si ricorda che la seconda sezione può incidere - attraverso rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni - sugli stanziamenti sia di parte corrente che di parte capitale previsti a legislazione vigente.

In particolare, l'articolo 23, comma 3, *lettera b)* della legge n. 196/2009, ha previsto che con la seconda sezione possano essere **rifinanziate, definanziate e riprogrammate**, per un periodo temporale anche pluriennale, le dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale previste a legislazione vigente relative ai fattori legislativi. Tale disposizione, in sostanza, è finalizzata a **spostare** nell'ambito della **seconda sezione** del disegno di legge di bilancio le variazioni di autorizzazioni legislative di spesa prima effettuate con le **tabelle C, D ed E della legge di stabilità**<sup>8</sup>.

Il comma 3-ter dell'articolo 23 prevede esplicita **evidenza contabile** delle variazioni relative alle autorizzazioni legislative di spesa, in apposito allegato conoscitivo, da aggiornare all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

### ***3.5 Analisi degli effetti della prima sezione***

Le disposizioni della prima sezione che hanno effetti finanziari rilevanti sono le seguenti:

- nell'ambito del **programma 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale** si rileva un aumento di **2 milioni** di euro sul 2017, di **50 milioni di euro sul 2018** e di **250 milioni di euro sul 2019**. Tali aumenti derivano dall'art. 77 della Sezione I, per la cui analisi si rinvia alla scheda riportata alle pagine 16-20 del presente dossier.

- nello stato di previsione dell'entrata, nell'ambito delle entrate derivanti da servizi resi dalle Amministrazioni statali, con riferimento alla tipologia di intervento Vendita beni e servizi resi da Amministrazioni statali si rileva un aumento di **2.010 milioni** di euro derivante dai proventi del **rinnovo dei diritti d'uso delle frequenze della telefonia mobile GSM** (banda 900 Mhz) e UMTS (1800 Mhz) in scadenza, disciplinato dall'articolo 72 della Sezione I, per la cui analisi si rinvia alla scheda riportata alle pagine 23-27.

---

<sup>8</sup> Tali tabelle prevedevano, rispettivamente, la determinazione degli importi delle leggi di spesa permanente, la riduzione di autorizzazioni legislative di spesa di parte corrente nonché le variazioni delle leggi che dispongono spese a carattere pluriennale in conto capitale.