



Rendiconto 2019 e Assestamento 2020 A.C. 2572, A.C. 2573

Dossier n° 318/0/IX - Schede di lettura - Profili di competenza della IX Commissione Trasporti
19 luglio 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2572	2573
Titolo:	Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019	Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020
Iniziativa:	Governativa	Governativa
Iter al Senato:	No	No
Numero di articoli:	7	1
Date:		
presentazione:	8 luglio 2020	8 luglio 2020
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti
Sede:	consultiva	consultiva

Premessa

Nella presente nota si dà conto delle sole parti del **Rendiconto 2019 (A.C. [2572](#))** e del **disegno di legge di Assestamento 2020 (A.C. [2573](#))** di interesse della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni.

Si tratta in via prevalente di risorse facenti capo al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10)**, ma nell'analisi per missioni e programmi occorre considerare anche il Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) ed il Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3).

Per il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, occorre in particolare 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"**.

Il **Rendiconto generale dello Stato** è lo strumento attraverso il quale il Governo, alla chiusura del ciclo di gestione della finanza pubblica (anno finanziario), adempie all'obbligo costituzionale di rendere conto al Parlamento dei risultati della gestione finanziaria. La disciplina del rendiconto è dettata dalla legge di contabilità e finanza pubblica del 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni.

L'**Assestamento di bilancio dello Stato**, la cui disciplina è contenuta all'articolo 33 della legge di contabilità e finanza pubblica ([legge n. 196/2009](#)), che ne prevede la presentazione entro il mese di giugno di ciascun anno, ha lo scopo di consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio **anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto**.

Sotto questo profilo, il disegno di legge di assestamento si connette funzionalmente con il rendiconto del bilancio relativo all'esercizio precedente: **l'entità dei residui, attivi e passivi**, sussistenti all'inizio dell'esercizio finanziario, che al momento dell'elaborazione e approvazione del bilancio di previsione è stimabile solo in misura approssimativa, **viene, infatti, definita in assestamento sulla base delle risultanze del rendiconto**.

Il disegno di legge di **assestamento del bilancio per l'esercizio 2020** riflette la struttura del bilancio dello Stato organizzato - secondo [legge n. 196/2009](#) - in **missioni e programmi**, che costituiscono, a decorrere dal 2011, le **unità di voto**.

Come previsto dalla legge di contabilità (articolo 33, comma 3), **anche in sede di assestamento possono essere modificati gli stanziamenti di spese predeterminate per legge** in virtù della **c.d. flessibilità di bilancio**, fermo restando il divieto di utilizzare stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti. I margini di flessibilità in sede di assestamento sono stati ampliati a seguito delle modifiche introdotte prima dal D.Lgs. n. 90/2016 e poi dall'articolo 5 della legge n. 163/2017, di riforma della legge di contabilità e finanza pubblica, che ha riformulato il

comma 3 dell'articolo 33 della legge di contabilità prevedendo la possibilità che con il disegno di legge di assestamento possano essere proposte variazioni compensative tra le dotazioni finanziarie previste a legislazione vigente, limitatamente all'anno in corso, anche tra unità di voto diverse (laddove essa era originariamente limitata soltanto nell'ambito dei programmi di una medesima missione), fermo restando, anche in assestamento, la preclusione all'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti.

Per approfondimenti sui profili generali del [Rendiconto 2019 e del ddl di Assestamento 2020](#), si rinvia al relativo dossier di documentazione parlamentare.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: struttura e missioni (MIT- Tabella 10)

La spesa complessiva del Ministero delle infrastrutture e trasporti è allocata su **5 missioni e 14 programmi**, suddivisi tra le competenze della **IX Commissione Trasporti**, Poste e Telecomunicazioni e della VIII Commissione Ambiente.

La gran parte della spesa complessiva del Ministero è allocata su 2 missioni ove è concentrato storicamente oltre il 90% della spesa finale complessiva del Ministero: la **n. 13 "Diritto alla mobilità", di interesse della IX Commissione**, e la **n. 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"**, di interesse della VIII Commissione ad eccezione del programma 14.11 con riferimento esclusivo agli stanziamenti relativi agli **interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo pedonali e**, in particolare, el **Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità di competenza della Commissione IX**.

Con Atto di indirizzo 28 settembre 2018, n.419, sono state definite le seguenti **priorità politiche per il 2019** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- 1) Sicurezza;
- 2) Sviluppo delle infrastrutture;
- 3) Incremento di efficienza nel settore dei trasporti;
- 4) Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero;

Le **missioni** di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **di esclusivo interesse della IX Commissione (Trasporti)** sono iscritte nella **Tabella 10**, interamente affidate a centri di responsabilità amministrativa che svolgono funzioni afferenti alle politiche dei trasporti, 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, **che rappresenta circa il 55,4% delle spese complessive del Ministero nel 2018**;
- 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-Guardia Costiera**;

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

In sede di Rendiconto, attraverso la **Nota Integrativa**, ciascun ministero dà conto dei risultati ottenuti tramite l'attuazione delle politiche e del raggiungimento degli obiettivi formulati in sede di previsione.

Le Note Integrative allegate al Rendiconto per l'anno 2019 sono state predisposte per missioni, programmi e azioni.

A partire dal disegno di legge di bilancio (DLB) 2018-2020, sono state apportate numerose innovazioni alle Note Integrative, che hanno interessato i contenuti, il processo, le modalità di rappresentazione e il sistema informativo a supporto. In particolare, il Piano degli obiettivi delle Note integrative è stato correlato a ciascun programma e formulato con riferimento a ciascuna azione, allo scopo di favorire una rappresentazione di obiettivi maggiormente focalizzata sulle finalità della spesa e degli interventi finanziati. Nell'ambito di ciascun programma, un obiettivo può fare riferimento a più di un'azione nell'ambito dello stesso programma, mentre a una azione può essere associato un solo obiettivo.

L'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti

L'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti è stata definita con **D.P.C.M 11 febbraio 2014, n. 72**; con D.M. 4 agosto 2014, n. 346 sono stati rimodulati gli Uffici dirigenziali di secondo livello.

Il **Regolamento di organizzazione del MIT** mantiene la consueta struttura dipartimentale, che consta di **due Dipartimenti** nei quali sono incardinate le Direzioni Generali. I due Dipartimenti hanno assunto le seguenti denominazioni:

- il **Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale**, cui fanno capo a

livello centrale 7 Direzioni Generali ed a livello periferico quattro Direzioni Generali Territoriali (Nord-Ovest; Nord-Est; Centro; 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 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'acqua interne;
- Direzione Generale per gli **aeroporti e il trasporto aereo**.

Nell'ambito del Dipartimento opera anche il **Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori**, disciplinato dal D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

- il **Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici**, cui fanno capo 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 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.

A livello decentrato fanno capo a questa Direzione sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

Si ricorda che nel MIT sono poi incardinati il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera**, che svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72. Il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. Entrambi costituiscono Centri di Responsabilità del Ministero.

Nel corso del 2019, sono stati emanati alcuni decreti che hanno proceduto al riordino dell'organizzazione e delle competenze di alcune strutture del Ministero (decreto 26 giugno 2019, recante "Individuazione e disciplina degli uffici di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto") ed è stata, inoltre, istituita la "Struttura tecnica per il controllo interni" fino al 31 dicembre 2020, con una dotazione di 15 unità di personale, sotto il controllo diretto del Ministro (decreto-legge 21 settembre 2019, n. 104).

Operano inoltre presso il MIT :

- la **Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza**, che ha sostituito la Struttura tecnica di missione a suo tempo istituita ai sensi dell'articolo 163, lettera b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (ora articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni), che ha compiti di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto ed alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio ed alta sorveglianza delle infrastrutture e che, ai sensi dell'articolo 214, comma 3, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, svolge anche le funzioni del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, previste dall'articolo 1 della legge del 17 maggio 1999, n. 144 e dall'articolo 7 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228;
- la **Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**, cui sono attribuiti i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 (che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 10 agosto 2017, n. 162), in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi.

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 dal MEF che ne detiene il 53,37% del capitale;
- **Ferrovie dello Stato (FS) S.p.a.**, la Holding del Gruppo FS, 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, le cui funzioni sono ora svolte dall'**ANSFISA** (istituita con il decreto-legge n. 109 del 2018, che ne ha assorbito anche il personale);
- **Autorità di sistema portuale**. Enti di diritto pubblico, vigilati dal MIT;
- **Rete autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM)**. Società in house del MIT, totalmente partecipata dal MEF;
- **Aero Club Italia (AeCI)**, ente di diritto pubblico;
- **Lega Navale Italiana**: ente con partecipazione pubblica.

La partecipazione di **ANAS S.p.A.**, ente di diritto pubblico economico in precedenza partecipato interamente dal MEF, è stata trasferita interamente a Ferrovie dello Stato con il D.L. n. 50 del 2017.

Nel corso del 2019, sono stati emanati alcuni decreti che hanno proceduto al riordino dell'organizzazione e delle competenze di alcune strutture del Ministero ed è stata, inoltre, istituita la "Struttura tecnica per il controllo interni"

Il Rendiconto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 2018

In termini complessivi le **spese finali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che risultano a consuntivo dal Rendiconto per il 2019** risultano di circa **12.236 milioni di euro** in termini di competenza, pari al 2 % delle spese del bilancio dello Stato (a fronte di previsioni definitive per 12.758 milioni €), di cui **6.927,8 milioni di € di spese correnti e 5.307,8 milioni di spese in conto capitale**, mentre erano state complessivamente 14.660 milioni nel 2018 (pari al 2,4% della spesa dello Stato).

L'evoluzione della spesa a consuntivo negli anni dal 2015 al 2019 è riportata nella tabella successiva.

MIT spese finali a consuntivo in conto competenza (in milioni €)				
Rendiconto 2019	Rendiconto 2018	Rendiconto 2017	Rendiconto 2016	Rendiconto 2015
12.236	14.660	13.947	14.560	13.880

La **Relazione della Corte dei Conti sul Rendiconto 2019** evidenzia, sul piano generale, che: "Il Ministero si ritrova, su più versanti, ad operare in assenza di una cornice formale di pianificazione, non essendo stato ancora approvato il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo n. 228 del 2011, né ancora aggiornato il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Nel 2019, il MIT ha privilegiato obiettivi di integrazione modale dei sistemi di trasporto, accentuandone la loro sostenibilità economica e ambientale, di sicurezza, di manutenzione e riqualificazione del patrimonio infrastrutturale. Questo processo è coerente con le linee strategiche di coordinamento e indirizzo delle politiche delineate negli ultimi anni con l'Allegato Infrastrutture al DEF". La Corte ricorda inoltre che "nel 2019, il Ministero ha proceduto ad una rimodulazione di competenze, per promuovere la vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture nel loro complesso (ferroviarie, ma anche stradali e autostradali), istituendo l'ANSFISA, che assorbe ed estende i compiti dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)."

Inoltre, "la diminuzione marcata di risorse (pari a circa 2,4 miliardi, se riferiti ai valori iniziali, e 2,5 miliardi a quelli definitivi) per una percentuale del 30 per cento circa, riguarda, in maniera evidente, il programma di spesa relativo ai sistemi stradali, autostradali e intermodali, riferito, cioè, alle finalizzazioni di spesa, per le quali ANAS e le concessionarie autostradali risultano i principali beneficiari".

Analisi della spesa a consuntivo del MIT di interesse della IX Commissione, suddivisa per missioni

Della **spesa a consuntivo** complessiva del MIT in precedenza indicata, in termini di competenza, la **spesa relativa alle sole missioni di interesse della IX Commissione** che fanno capo al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ammonta per il **2019** in conto competenza a circa **8.745,753 milioni di euro**, in aumento rispetto al Rendiconto 2018, nel quale le missioni di competenza del MIT recavano stanziamenti per 8.288,366 milioni di euro.

Le **missioni** del MIT suddette sono articolate in 7 **programmi di interesse della IX Commissione** (Trasporti), ripartiti tra due Missioni:

- **la Missione n. 13 - Diritto alla mobilità**, per quanto riguarda i **6 Programmi di competenza del MIT** ha impegni complessivi, in sede di **Rendiconto** per il 2019 di circa **7.938 milioni di euro**, mentre il Rendiconto 2018 riportava stanziamenti pari a 7.466,5 milioni di euro;
- **la Missione n. 7 - Ordine pubblico e sicurezza**, che comprende il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"**, ha spese complessive, in sede di **Rendiconto** per il 2019 di **807,699 milioni di euro**, mentre il rendiconto 2018 riportava spese per 821,846 milioni di euro.

La Missione 13, in coerenza con la logica del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), è principalmente incentrata nell'erogazione delle risorse finanziarie destinate al Trasporto Pubblico Locale (TPL) a cui si aggiungono quelle relative all'autotrasporto e all'intermodalità, quelle dirette a finanziare interventi di messa in sicurezza dei sistemi ferroviari e della mobilità stradale, quelle per lo sviluppo e sicurezza della navigazione e trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, nonché gli stanziamenti di bilancio finalizzati allo sviluppo e alla sicurezza del trasporto aereo.

Nelle tabelle successive si confrontano gli **stanziamenti** complessivi delle **missioni** del MIT, e la relativa **ripartizione nei programmi, di interesse della IX Commissione, dal 2016 al 2019**.

(in conto competenza in mln di euro)

(il totale a rendiconto indicato nelle tabelle è la somma tra quanto già pagato e ciò che rimane da pagare, al netto delle eventuali economie e di taluni residui: in ciò differisce dalle previsioni definitive di bilancio)

Missioni MIT di interesse della IX Commissione	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019
Missione 13 (MIT): Diritto alla mobilità	8.001,78	7.735,98	7.466,520	7.938,054
Missione 7: Ordine pubblico e sicurezza	849,01	798,84	821,846	807,699
Totale	8.854,94	8.534,82	8.288,366	8.745,753

(in competenza in milioni di euro)

Programmi MIT di interesse della IX Commissione	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019	ddl Assestamento 2020
Missione 13 (MIT):					
Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	324,9	297,4	301,0	281,6	279
Autotrasporto e intermodalità (13.2)	267,9	337,6	388,7	334,7	420,9
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	100,7	84,6	159,6	83,6	215,9
Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	714,2	545,3	172,0	171,4	1.155,7
Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	5.799,4	5.751,3	5.838,8	6.316,9	6.672,6
Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	794,4	719,3	606,2	749,7	594,7
<i>totale Missione 13 MIT</i>				7.938,0	9.339,1
Missione 7: Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	849,0	798,8	821,8	807,7	831,8
Totale	8.854,9	8.534,8	8.288,3	8.745,7	10.170,9

Per quanto riguarda la **composizione della spesa del programma 13.6**, la maggior parte totalità della spesa di competenza del 2019 del MIT qui considerata è relativa alla **missione 13 "Diritto alla mobilità"** che rappresenta nel suo complesso, circa il 65% degli stanziamenti definitivi di competenza del MIT ed il 67% circa delle risorse pagate, e con una spesa pari **a 7.938,051 milioni di euro**, rappresenta circa il 90% del totale delle missioni del MIT riferite all'ambito di competenza della IX Commissione Trasporti.

Le analisi contenute nella [Relazione della Corte dei Conti](#) relative ai **risultati 2019 per missioni e programmi del MIT**, si trovano a pag.387 e seguenti.

- **Il Programma 13.6, Sviluppo e sicurezza della mobilità locale**, rappresenta la voce di spesa maggiore della Missione 13, pari a circa **6,31 miliardi di euro nel 2019**, in quanto vi è compreso il **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale** (c.d. Fondo TPL) i cui stanziamenti si trovano sul cap. 1315 nello Stato di previsione del MIT ed ammontano a circa **4,9 miliardi € annui**, che vengono erogati dal Ministero alle Regioni a Statuto ordinario in due *tranche* (acconto dell'80% e saldo), in base a percentuali di ripartizione fisse. Il programma, inoltre, è finalizzato, da una parte, al finanziamento della realizzazione di linee metropolitane nelle più grandi città, e, dall'altra, direttamente al finanziamento delle procedure di acquisto di autobus e metropolitane e materiale rotabile.

La **Relazione della Corte dei Conti**, a proposito del **Fondo TPL**, rileva che: "Nonostante tale sistema stia garantendo, comunque, la necessaria provvista di risorse finanziarie, anche sulla base delle Intese acquisite

in sede di Conferenza unificata, permangono, a livello regionale, le criticità di adeguamento agli standard di efficientamento e di programmazione dei servizi, nonché di ritardo nell'erogazione dei corrispettivi di servizio a favore delle imprese del settore, da parte della stessa Regione e degli Enti affidanti. La piattaforma informatica presso l'Osservatorio per il TPL, sulla quale dovrebbero transitare i dati trasportistici che le aziende sono tenute a comunicare e che ciascuna Regione può utilizzare per la programmazione dei servizi di trasporto, ancora non risulta pienamente efficace: a detta del Ministero, infatti, è "necessario un sostanziale irrobustimento della struttura della piattaforma telematica attualmente utilizzata e strettamente connessa allo sviluppo dello studio delle attività integrative e migliorative".

Inoltre, la Corte riporta che: "Nel settore del **trasporto rapido di massa**, è da rilevare che, in attuazione dei decreti MIT n. 360 e n. 86 del 2018, sono state sottoscritte 8 convenzioni (riguardanti 24 interventi finanziati) delle 15 previste (corrispondenti a 31 interventi). Per entrambi i decreti, si sta procedendo, su richiesta di alcuni Enti locali, allo slittamento di un anno (al 31 dicembre 2021) dei termini previsti per l'assunzione delle obbligazioni. Per il 2019, le attività per tale programma sono state indirizzate al rilascio dei finanziamenti di cui all'art. 1, comma 1072, della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (legge di bilancio 2018), per opere a suo tempo presentate dagli Enti locali. Ai fini del riparto delle risorse, sono state esaminate le 33 istanze pervenute, secondo criteri di valutazione in linea con quelli già inseriti nell'avviso di presentazione istanze: il 18 dicembre 2019, la Conferenza unificata ha approvato il decreto con il finanziamento di 17 interventi, per un totale di 2,32 miliardi (decreto n. 607 del 27 dicembre 2019). Nella graduatoria di merito, sono finanziati, tra gli altri, l'acquisto di nuovo materiale rotabile per la rete tramviaria di Roma (50 unità da 24 metri) e, per la sua nuova tranvia, di 20 nuove vetture da 32 metri; l'acquisto di 40 nuove motrici tranviarie in due lotti funzionali e realizzazione della linea tramviaria di Torino; il rinnovo della flotta filoviaria di Milano, con l'acquisto di 50 filosnodati e il prolungamento di una parte del tratto della M1. Tra le novità del decreto n. 607 del 2019, l'obbligo di dimostrare la sussistenza di un eventuale cofinanziamento e la possibile revoca delle risorse assegnate nel caso di mancato affidamento dei lavori entro il 2021, così come di mancato rispetto del cronoprogramma di ventiquattro mesi oltre il termine previsto per la conclusione dell'intervento. Da un punto di vista contabile, le risorse per il 2019 sul pertinente capitolo di bilancio sono state pari a 165 milioni, di cui impegnati 162".

- Il **programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"**, reca circa 567 milioni di stanziamenti iniziali, divenuti in corso di gestione circa 437,9 milioni nelle previsioni definitive. La spesa a **consuntivo 2019 risulta di 171,4 milioni di euro**: risultano tra le somme di provenienza del 2019, non impegnate in competenza e da iscrivere in successivi esercizi (art. 30, comma 2 lett. b) della legge 196/2009), l'importo di 243,5 milioni di euro relativo al finanziamento della linea ferroviaria Torino-Lione (cap. 7532), 17 milioni per interventi nelle grandi stazioni ferroviarie (cap. 7556) e 5 milioni per il Fondo ammodernamento carri merci (cap. 7302).

La Corte dei conti rileva che "la marcata riduzione delle disponibilità di bilancio 2019 può essere spiegata da variazioni negative disposte sia sulle spese per la realizzazione del passante Terzo valico dei Giovi (le risorse di inizio anno, pari a 120 milioni, sono state azzerate con la legge di assestamento), che sulla dotazione dell'ANSFISA (il cui statuto è stato approvato a febbraio 2020), le cui risorse sono diminuite da 21 milioni a circa 7 milioni. Rispetto al 2018, la diminuzione è da ascrivere alle minori risorse per la realizzazione del tunnel del Brennero (meno 270 milioni) e per il quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (meno 150 milioni), quali effetti già scontati nelle previsioni della legge di bilancio triennale 2018-2020". La Corte ricorda inoltre che: "nel 2019, è stato emanato il decreto ministeriale del 2 agosto 2019, n. 347, con il quale sono state individuate le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario ... a decorrere dal 30 giugno 2019, a queste peculiari reti ferroviarie, nonché ai gestori del servizio che operano su di esse, si applicano, in materia di sicurezza, le disposizioni adottate da ANSF, oggi ANSFISA. Il d.lgs. n. 50 del 2019 prevedeva che, per la messa in sicurezza delle citate reti, dovevano essere destinate provvisoriamente le risorse del fondo investimenti infrastrutture per complessivi 523 milioni, previsto dal comma 95 dell'art.1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019). Sullo schema di decreto di riparto, è stata acquisita l'Intesa in sede di Conferenza unificata del 18 dicembre 2019". Per quanto riguarda le ferrovie non interconnesse "sul bilancio del Ministero, le risorse 2019 stanziare per interventi di messa in sicurezza ... sono state pari a 174 milioni, che, tuttavia, non sono state utilizzate in corso d'esercizio. Per l'attrezzaggio tecnologico delle linee regionali, il d.m. n. 361 del 2018 ha previsto risorse pari a 338 milioni (a fronte di 405 milioni di costo dei progetti ammissibili), a valere sul Fondo investimenti di cui al comma 140 dell'art. 1 della legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 (legge di bilancio 2017). Gli esiti connessi a tale procedura, che riguardano interventi statali diretti alla tutela della sicurezza ferroviaria e della qualità complessiva del servizio, a cui però Regioni e soggetti gestori devono assicurare capacità realizzativa, sono incerti, dato che le risorse sono revocabili, qualora il beneficiario non abbia assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2020".

- Nel **programma 13.2 "Autotrasporto e intermodalità"** la Corte rileva che "sul capitolo di spesa relativo al fondo per gli interventi per l'autotrasporto, si registra, in particolare, la variazione delle risorse stanziare dalla legge di bilancio 2018, pari a 240 milioni, risorse che sono state, quindi, trasferite

(decreto MIT/MEF 6 giugno 2019, n. 231), a favore del **Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori** (140 milioni). Gli interventi ritenuti finanziabili includono il rimborso dei pedaggi autostradali, a favore del fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (5 milioni, principalmente per investimenti nella formazione), nonché l'utilizzo delle modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica (25 milioni), con altri 70 milioni destinati al rimborso forfettario di spese non documentate. Per diminuire la vetustà media del parco veicolare (il 19 per cento di esso è ancora di classe euro 3, a fronte di appena il 2 per cento per i veicoli a gas naturale liquefatto a minore impatto di inquinamento acustico e atmosferico dei veicoli euro 6), occorre richiamare il d.m. 22 luglio 2019, che prevede 25 milioni quali finanziamento complessivo a favore delle imprese di autotrasporto per acquisti, o locazioni finanziarie, effettuati entro giugno 2020, di nuovi veicoli commerciali con migliori caratteristiche di sostenibilità ambientali. La RAM S.p.A., società in house del Ministero, gestisce questi incentivi per le fasi relative sia alla gestione delle procedure di rilascio dei fondi che alla rendicontazione e alle verifiche, fermo restando il potere dell'Amministrazione, anche in via di autotutela, di effettuare ulteriori controlli".

- In relazione al **programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne"**, le risorse sono dirette in gran parte a favore delle **Autorità di sistema portuale**; le risorse a consuntivo 2019 sono pari a **749,7 milioni di euro** (gli stanziamenti iniziali di competenza sono stati pari a circa 710 milioni, divenuti in corso di gestione 752 (di cui 210 milioni di spesa corrente e 542 di spesa in conto capitale).

La Relazione della Corte dei Conti evidenzia che: " a tre anni dall'istituzione delle Autorità di sistema portuale, non sembra che nel settore emergano risultati significativamente differenti rispetto al passato, in termini di competitività e di attrattività, anche in ragione del mancato recupero dei flussi commerciali. La riforma, con la aggregazione delle autorità portuali in soggetti di maggiori dimensioni e l'incremento del numero dei porti di competenza, avrebbe dovuto essere di aiuto. Eppure, a ciò non corrisponde sempre un incremento delle entrate; anzi, talvolta, si registra un incremento delle spese a carico dei bilanci dei nuovi Enti, con il risultato di una potenziale perdita di *rating* sul mercato del credito. In questo contesto, continuano a riscontrarsi le criticità in ordine alle mancate riscossioni di canoni demaniali, più volte segnalate dalla Corte dei Conti, alle quali si aggiunge la problematica relativa alla mancata attuazione della regolamentazione delle concessioni demaniali in ambito portuale, prevista dall'art. 18 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994. Va dato atto all'Amministrazione del proposito di adottare, quanto prima, il regolamento, che consentirebbe di addivenire ad una più uniforme disciplina in materia. Al contempo, si è in attesa della emanazione delle Linee guida da parte del MIT previste dall'art. 15-bis nel testo riformato della legge n.84 del 1994, che prevede uno "sportello unico amministrativo", presso ciascuna Autorità, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli relativi allo sportello unico doganale, ai controlli e alla sicurezza. L'individuazione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi che dovranno essere gestiti attraverso tale sportello, nonché delle Amministrazioni da coinvolgere, risulta complessa, con ritardi nella definizione delle modalità di avvio delle procedure. Il settore è, comunque, sottoposto ad una *project review* degli interventi infrastrutturali portuali ed è prevista, a favore della portualità, l'attivazione del fondo per la progettazione, distinto da quello per il finanziamento delle costruzioni. Il Ministero ha attivato una procedura di rilevazione dei fabbisogni delle Autorità candidate al finanziamento di progetti di fattibilità, ai sensi dell'art. 202 del d.lgs. n. 50 del 2016, funzionale alla valutazione *ex ante* degli interventi. Il decreto interministeriale n. 171 del 2019 ha, quindi, ripartito, per il triennio 2018-2020, circa 21,3 milioni, a fronte di 79 progetti considerati ammissibili. Ulteriori risorse sono quelle relative al fondo perequativo, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 983, della legge finanziaria 2007, da ripartire sulla base dei nuovi criteri fissati con il d.m. n. 152 del 2018. Per l'anno 2019, lo stanziamento, sul pertinente capitolo di bilancio, di 50 milioni, ridotto a 47,8 milioni, è stato ripartito tra le Autorità di sistema portuale, con decreto direttoriale n. 120 dell'8 luglio 2019, e pagato interamente." La Corte segnala infine che: "non sono stati rilevati progressi nella realizzazione dell'*hub* portuale di Ravenna, mentre, nel 2019, è da registrarsi positivamente il completamento della piastra portuale nel porto di Taranto. Nel 2019, il Ministero ha dato ulteriore seguito alle procedure di finanziamento già previste, soprattutto a favore dell'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale. La legge di bilancio 2019 ha, infatti, assegnato a detta Autorità un contributo pari a 200 milioni, nell'arco di tempo che va dal 2019 al 2022. Considerato, peraltro, che ancora non è stato presentato il programma di interventi infrastrutturali, per il 2019, lo stanziamento di 50 milioni è stato registrato in conto residui, oltre al quale vanno considerate le risorse per circa 49 milioni provenienti da altri stanziamenti".

- Il **Programma 7.7 -Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste**, che costituisce la parte relativa al MIT della Missione 7, riguarda le attività svolte dal **Corpo delle Capitanerie di porto** e attiene in misura prevalente alle risorse dedicate al personale e alle spese di funzionamento delle strutture stesse, che sono invariate rispetto al 2018. La spesa a consuntivo 2019 ammonta a **807,7 milioni di euro**.

La Corte dei Conti riporta che: "gli stanziamenti definitivi di competenza di parte corrente ammontano a circa 739 milioni, impegnati e pagati quasi del tutto in quanto, per la parte relativa alla spesa di personale militare, per circa 580 milioni, e per il personale civile (circa 19 milioni), le risorse sono gestite mediante ruoli di spesa fissa. La parte in conto capitale, pari a circa 70 milioni (stanziamenti definitivi di competenza), attiene allo sviluppo della dotazione aeronavale e dei sistemi di comunicazione, e alla realizzazione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e le emergenze in mare, denominato VTMS (Vessel Traffic Management Information System). I pagamenti totali di parte capitale ammontano a circa 56 milioni. Nel 2019 è continuata l'**attività di salvaguardia della vita umana in mare**, nei circa 500 mila kmq di zona SAR (Search and Rescue) italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per l'intensa attività di soccorso sostenuta in favore dei migranti. I dati denotano una sensibile riduzione del numero totale degli arrivi in Italia rispetto agli anni 2017 e precedenti; gli eventi che hanno impegnato, nel 2019, le Autorità Italiane, sia a mare (SAR Law Enforcement) che a terra, sono lievemente diminuiti rispetto al 2018: a fronte di 444 operazioni di soccorso (597 nel 2018) il numero di migranti soccorsi sono pari a 11.471 (nel 2018, furono 23.639)".

Si ricorda infine che della **missione 13** fanno parte anche altri rilevanti stanziamenti, che fanno capo allo stato di previsione del **Ministero dell'Economia e finanze** (Tabella 2- per l'approfondimento dei quali vedi *sub*). Si tratta degli stanziamenti per il **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"**, riferito principalmente al settore **ferroviario**, il quale reca una spesa di competenza a consuntivo per il 2019 di **3.799,5** milioni di euro.

Nella tabella seguente è riepilogata la **spesa complessiva della Missione 13, sia del MIT che del MEF**:

Missione 13: Diritto alla Mobilità				
	Rendiconto 2019	Rendiconto 2018	Rendiconto 2017	Rendiconto 2016
Spesa della Missione 13 del MIT	7.938,0	7.466,503	7.735,98	8.001,17
Spesa della Missione 13 del MEF- Programma 13.8 -Sostegno allo sviluppo del trasporto	3.799,5	5.868.022	4.411,37	3.657,77
Totale Missione 13 (MIT + MEF)	11.737,5	13.334,525	12.147,35	11.658,94

Si ricorda altresì che **nell'ambito della Missione 14**, Infrastrutture e logistica, di interesse della VIII Commissione, sono stati dal 2018 trasferiti nell'ambito del programma Sistemi stradali, autostradali ed intermodali (14.11), gestito dal Dipartimento per le infrastrutture del MIT, gli stanziamenti relativi agli **interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo pedonali**, in particolare si tratta del **Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche** e di **interventi per la sicurezza della ciclabilità**, nonché del **Fondo per le autostrade ciclabili** e di quello per la realizzazione degli itinerari turistici a piedi denominati "cammini". In precedenza tali interventi erano gestiti dal Dipartimento per i trasporti dello stesso MIT e risultavano inseriti nella Missione 13.6 Diritto alla mobilità.

Sul cap 7582 (ciclovie turistiche e sicurezza della ciclabilità cittadina) la spesa a consuntivo 2019 è di 18,6 milioni €, mentre la legge di bilancio 2020 prevede uno stanziamento di 38 milioni di euro, non variato in Assestamento.

Il Fondo per le autostrade ciclabili (cap. 7585) reca una spesa nel 2019 di 2 milioni di euro, mentre nel Bilancio 2020 e nell'assestamento non sono previsti stanziamenti, ma solo un residuo di 2 milioni di euro.

L'Assestamento 2019 della spesa del Ministero delle Infrastrutture e trasporti

Lo stato di **previsione** del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** di cui alla **legge di bilancio per l'esercizio 2020** (legge), indica una previsione di **spesa complessiva del Ministero** in termini di competenza di **15.767 milioni di euro** circa, pari al 2,4 % **delle spese finali del Bilancio dello Stato**, di cui **8.804,9 milioni di euro** circa per spese in **conto capitale** (investimenti e altre spese e oneri in c/capitale) e **6.962,5 milioni di spesa di parte corrente** (spese di funzionamento, interventi ed oneri comuni di parte corrente).

Le spese finali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a **consuntivo per il 2019**, risultanti dal **Rendiconto 2019**, ammontano a **12.236 milioni di euro** in termini di competenza.

Si registra quindi un **aumento** delle **previsioni di spesa in termini di competenza nella legge di Bilancio 2020**, rispetto al rendiconto 2019, di circa **3.531 milioni di euro**, pari al **28,8%**.

Il **disegno di legge di Assestamento 2020**, rispetto alle previsioni iniziali di bilancio 2020, propone una **variazione in aumento** di **1.402 milioni di euro** circa (**pari a +8,8%**) **alle spese in conto competenza del MIT**. Con il ddl di **Assestamento 2020** si propone **complessivamente per il MIT** una **spesa assestata** di **17.169 milioni di euro** circa, in conto **competenza** ed un'autorizzazione di cassa di circa 16.123,2 milioni di

euro.

Spesa di competenza del MIT a confronto

(in milioni di euro)

Rendiconto 2019	Legge di Bilancio 2020	ddl Assestamento 2020
12.236	15.767	17.169

Le differenze che si riscontrano tra le previsioni della legge di bilancio e le previsioni assestate dipendono da **due ordini di variazioni**:

- quelle dovute ad **atti amministrativi** adottati nel periodo **gennaio-maggio 2020**, che vengono **introdotte in bilancio**;
- quelle **proposte dal disegno di legge di assestamento 2020**. Soltanto queste ultime sono oggetto di **decisione parlamentare** e si collocano **sulle unità di voto** definite nella legge di bilancio 2020 e sui capitoli di ripartizione di tali unità di voto, definiti con decreto del Ministro dell'economia e finanze 30 dicembre 2019, come previsto dall'[art. 21, comma 17, della legge n.196/2009](#).

Rispetto alle previsioni iniziali di spesa approvate con la **legge di bilancio 2020 (legge 27 dicembre 2019, n. 160)**, nel periodo **gennaio-maggio 2020** sono stati introdotti in forza di **atti amministrativi incrementi di spesa** per un ammontare complessivo di circa **1.498 milioni € in termini di competenza**, relativi in massima parte (per 1.259,3 milioni di euro) all'applicazione del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. rilancio).

Si ricorda che le variazioni dovute ad atto amministrativo hanno un valore meramente ricognitivo, in quanto registrano modifiche (che riguardano esclusivamente la competenza e la cassa), dei dati di bilancio già intervenute nella gestione in corso.

Con il presente disegno di legge di **assestamento**, sono proposte **variazioni complessive in diminuzione di 98,6 milioni €** circa in conto competenza.

La consistenza dei **residui presunti al 1° gennaio 2020** risulta, nel progetto di bilancio presentato al Parlamento, di euro 247.792.519 per la parte corrente e di euro 7.981.669.434 per il conto capitale, per un totale di euro 8.229.461.953.

Le variazioni ai residui nascono dalla necessità di adeguare i residui presunti a quelli risultanti dal rendiconto del 2019, tenuto conto delle eventuali variazioni compensative intervenute nel conto dei residui passivi medesimi in relazione all'attuazione di particolari disposizioni legislative.

La **consistenza dei residui assestata** ammonta a circa **15.071 milioni €**, con un **aumento di 6.841,5 milioni di € rispetto ai residui presunti della legge di bilancio 2020**, quasi interamente (per 6.428 milioni €) relativi alle spese in conto capitale.

Le missioni di interesse della IX Commissione

Per quanto riguarda gli **stanziamenti di spesa del MIT di competenza della IX Commissione**, nella tabella seguente sono riportati i dati degli **stanziamenti assestati 2020, rispetto alla legge di bilancio 2020**, in termini di competenza, delle due Missioni afferenti ai trasporti.

La **Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** vede, per la parte ricompresa nello stato di previsione del MIT, uno **stanziamento assestato di 9.339,1 milioni €**, derivante da una variazione di spesa in aumento di circa **1.221,5 milioni per atti amministrativi** e da una **variazione in diminuzione di circa 98,7 milioni € proposta con il ddl di assestamento**, sostanzialmente derivante dall'intervento sul programma 13.5 Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario sul quale si propone una riduzione di 100 mln € dello stanziamento (*vedi sub*), compensata peraltro da maggiori risorse su un capitolo dello stato di previsione del MEF.

Per il **Programma Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)** la previsione di **Assestamento 2020** vede uno stanziamento di **831,8 milioni di €**, in aumento di circa 41 milioni di euro rispetto alle previsioni della legge di bilancio di 790,8 milioni, dovuto totalmente ad atti amministrativi. Nessuna variazione è proposta con l'assestamento.

Di seguito il riepilogo degli stanziamenti iniziali ed assestati su tali due missioni.

Previsioni assestate 2020 suddivise per Missione:

(in milioni di euro)

Missioni del MIT	Bilancio 2020	Assestamento 2020
Missione 13: Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (solo la parte del MIT)	8.216,1	9.339,1
Missione 7: Programma Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	790,8	831,8
Totale	9.006,9	10.170,9

Nella tabella seguente sono riportate le **previsioni della legge di bilancio 2020 dettagliate per i singoli programmi della Missione 13, confrontate con le previsioni assestate 2020**, comprensive sia alle variazioni con atto amministrativo, che delle variazioni proposte con il disegno di legge di Assestamento, per le quali viene data specifica evidenza nelle apposite colonne.

Confronto per programmi della Missione 13 tra Bilancio 2020 e Assestamento 2020 (competenza)
(in milioni di euro)

Programmi della Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"	Bilancio 2020	Assestamento 2020	variaz. per atto amministrativo	variaz. con ddl assestamento
Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	251,7	279	+26	+1,2
Autotrasporto e intermodalità (13.2)	350,9	420,9	+ 70	0
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	85,9	215,9	+130	0
Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	872,8	1.155,7	+382,8	-100
Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	6.108,2	6.672,6	+564,8	-0,4
Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne (13.9)	546,4	594,7	+47,9	+0,4
Totale Missione 13 (solo parte MIT)	8.216,1	9.339,1	+ 1.221,5	-98,7

Il programma **Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)**, reca uno stanziamento in assestamento di 279 milioni di euro. Si registrano variazioni in aumento per atti amministrativi per complessivi 26 milioni di euro ed una variazione in aumento, proposta con il ddl di assestamento di 1,2 milioni di euro. Le variazioni per atto amministrativo sono le seguenti:

- 7 milioni di euro per assicurare la continuità dei servizi di motorizzazione civile (cap. 7101);
- 5 milioni sul cap. 7334, relativo alle spese di attuazione e aggiornamento del Piano nazionale per la sicurezza stradale;
- 4,3 milioni quale annualità per gli interventi di attuazione del piano per la sicurezza stradale (cap. 7336);
- 4 milioni sul Fondo per prevenire l'abbandono dei bambini negli autoveicoli (cap. 1396);
- 2 milioni a per dotare i veicoli adibiti a taxi ed NCC delle paratie divisorie dai clienti (cap. 7271)
- 1,3 milioni destinati all'avvio di un programma straordinario sulle emissioni inquinanti dei veicoli (cap. 1392).

Per il programma **Autotrasporto e intermodalità (13.2)** si hanno solo variazioni in aumento per **atti amministrativi per totali 70 milioni di euro**: un aumento di 30 mln sul cap.1245 relativo ai nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato, ad un aumento di 20 mln sul cap 1246 per contributi ai servizi ferroviari intermodali e un aumento di 20 milioni di euro sul cap.1330 assegnate all'Albo Centrale degli autotrasportatori.

Il programma **Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)**, vede uno stanziamento in Assestamento di 215,9 milioni di euro, in aumento per variazioni conseguenti ad **atti amministrativi, di 130 milioni di euro**. Non vi sono variazioni proposte con il ddl di assestamento.

Le variazioni per atto amministrativo sono relative interamente alle misure compensative per gli operatori aerei nazionali per i danni subiti in relazione all'emergenza Covid-19 (cap. 1920).

Per il Programma **Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)**, lo stanziamento nel ddl di assestamento per il 2020 ammonta a **1.155,7 milioni di euro**, in aumento di **382,8 milioni per variazioni con atti amministrativi** per interventi sulle infrastrutture ferroviarie (+ 270 milioni sul cap.1330 per somme assegnate ad RFI; +70 milioni sul cap. 1301 per le misure compensative alle imprese di trasporto ferroviario passeggeri e merci non soggetto ad obblighi di servizio pubblico per gli effetti del Covid-19; + 42,8 milioni sul cap. 7540 per somme ad RFI per interventi di miglioramento della rete; -2,2

milioni sul cap. 1227 relativo alle somme da assegnare all'ANSFISA; +2,1 milioni sul cap. 1267 relativo alle somme da destinare alle imprese ferroviarie per corsi di formazione del personale impiegato nelle attività di circolazione ferroviaria).

Con il ddl di Assestamento si propone una variazione in diminuzione in termini di competenza di **100 milioni €**, relativamente sempre ad interventi sulle infrastrutture ferroviarie, in particolare sul capitolo 7518 relativo alle somme da assegnare a RFI per la realizzazione della linea del Terzo Valico dei Giovi. Tale variazione viene **compensata**, come indicato in nota al capitolo, **con analoghe risorse sul capitolo 7122 dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e finanze**, destinate a specifici interventi del contratto di programma di RFI.

Sul programma **Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)** lo stanziamento assestato è di 6.672,6 milioni di euro, con una variazione proposta in **diminuzione di 0,46 milioni di euro** relativi agli interventi sulle metropolitane (cap. 7403).

L'aumento in dipendenza di **atti amministrativi è di 564,8 milioni €**, di cui:

- 500 milioni di euro sul cap. 1318 per le misure compensative relative all'emergenza Covid-19, a sostegno del trasporto pubblico locale e regionale passeggeri oggetto di obblighi di servizio pubblico;
- 55,8 milioni sul cap. 1314 per il rinnovo dei contratti di trasporto pubblico locale;
- 20 milioni per il rinnovo del parco mezzi nella città di Genova (cap. 7247);
- 9 milioni per i servizi di trasporto aggiuntivi conseguenti al crollo del "ponte Morandi" (cap.1317);
- 4 milioni di euro per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona (cap. 7138);
- una riduzione di 20 milioni sul cap. 7248 relativo al Fondo c.d. mezzi, per l'acquisto tramite società specializzate di mezzi di trasporto pubblico locale e regionale;
- una riduzione di 4 milioni sul cap. 7150 relative agli ammodernamenti tecnologici dei sistemi di sicurezza per le metropolitane.

Si ricorda che in tale programma sono compresi, sul cap. 1315, gli stanziamenti per il **Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale** nelle regioni ordinarie, che ammontano **per il 2020 a 4.875,554 milioni €**.

Per il programma **Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne (13.9)**, l'Assestamento reca uno stanziamento di 594,7 milioni di euro e propone complessivamente una variazione in **aumento di 0,4 milioni €**, di cui un aumento di 0,4 milioni per le infrastrutture portuali, sul cap. 7274, per le spese di ammodernamento e riqualificazione dei porti; una riduzione di 0,5 milioni sul cap. 7275 relativo alle somme da assegnare per l'accesso agli impianti portuali compensata da un aumento corrispondente sul cap. 7622 relativo allo sviluppo del sistema informativo.

Si ha inoltre una variazione in aumento per atti amministrativi pari a +47,9 milioni di euro (di cui 43,6 milioni sul cap. 1802 per contributi alle Autorità portuali per l'esenzione dalla tassa di ancoraggio; 1,7 milioni sul cap. 7261 relativo alle somme per la manutenzione straordinaria delle opere marittime dei porti di seconda categoria e 2,5 milioni sul cap. 7274 per le spese di ammodernamento e riqualificazione dei porti).

Complessivamente la Missione 13, considerando anche la parte compresa nello Stato di previsione del MEF (si veda il successivo paragrafo) reca spese assestate per **circa 9.339,1 milioni €**.

Ministero dell'economia e delle finanze (MEF- Tabella 2)

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).

Il programma 13.8: Sostegno allo sviluppo del trasporto ferroviario

Il **programma 13.8** iscritto nell'ambito del **Ministero dell'economia e delle finanze**, si articola in 4 obiettivi e reca principalmente gli stanziamenti in favore del trasporto ferroviario, che rappresentano la quasi totalità della spesa del programma e consistono 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.

Rendiconto 2019

Nel **Rendiconto 2019** il **programma 13.8** reca una **spesa a consuntivo di 3.799,5 milioni di euro**, in termini di competenza, in lieve diminuzione rispetto ai 3.836,2 milioni delle previsioni definitive 2019. Le somme assegnate a consuntivo 2019 Ferrovie dello Stato si trovano sui seguenti capitoli, con la relativa

spesa:

(in milioni di euro)

n. capitolo	denominazione	spesa 2019
cap. 1540	SOMMA DA CORRISPONDERE a FS S.P.A. PER I SERVIZI OFFERTI IN RELAZIONE AI CONTRATTI DI SERVIZIO E DI PROGRAMMA, DA DESTINARE ALLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO E SPECIALE IN ATTUAZIONE DEL FEDERALISMO AMMINISTRATIVO.	29,9
cap. 1541	SOMMA DA CORRISPONDERE a FS S.P.A., O A SOCIETA' DALLA STESSA CONTROLLATE, IN RELAZIONE AGLI OBBLIGHI DI ESERCIZIO DELL'INFRASTRUTTURA NONCHE' ALL'OBBLIGO DI SERVIZIO PUBBLICO VIA MARE TRA TERMINALI FERROVIARI	1.015,5
cap. 1542	SOMMA DA CORRISPONDERE a FS S.P.A., E A SOCIETA' DALLA STESSA CONTROLLATE, IN RELAZIONE AGLI OBBLIGHI TARIFFARI E DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO VIAGGIATORI DI INTERESSE NAZIONALE	353
cap. 7122	CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	1.794,6
cap. 7123	CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI OPERE SPECIFICHE	1,9
cap. 7124	CONTRIBUTI QUINDICENNALI CONCESSI A FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA PROSECUZIONE DEGLI INTERVENTI RELATIVI AL "SISTEMA DI ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' " DELLE LINEE AV/AC TORINO-MILANO-NAPOLI E RETE TRADIZIONALE	600
	Totale	3.794,9

Nel programma 13.8 sono poi ricomprese le somme da assegnare all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), pari nel 2019 a 4,4, milioni di euro.

Assestamento 2020

Nel **Bilancio 2020** si registra sul programma 13.8, uno **stanziamento di 5.952,7 milioni €** circa in termini di competenza.

Nell'**Assestamento 2020** la previsione di spesa, in termini di competenza, del **programma 13.8** è complessivamente di **6.052,7 milioni di euro**, con un lieve aumento di 100 milioni € rispetto a previsioni iniziali di bilancio 2020.

Si ricorda che nello Stato di previsione del MEF sono contenuti i seguenti **stanziamenti per il 2020 destinati a Ferrovie dello Stato S.p.A. per i contratti di servizio e di programma per il trasporto ferroviario**, per un totale di circa **6.048 mln €**, di cui:

- i servizi offerti in relazione ai **contratti di servizio e di programma da destinare alle regioni** a statuto ordinario e speciale: **29,9 mln €** (capitolo 1540), senza variazioni in Assestamento rispetto alle previsioni della legge di Bilancio 2020;
- per gli **obblighi di esercizio dell'infrastruttura** nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari: **1.015,5 mln €** (cap. 1541), senza variazioni in Assestamento rispetto alle previsioni della legge di Bilancio 2020;
- per gli **obblighi tariffari** e per i **servizi** offerti in relazione ai **contratti di servizio per il trasporto viaggiatori** di interesse nazionale: **365,4 mln €** (capitolo 1542), senza variazioni in Assestamento;
- i **contributi** in conto capitale per la realizzazione del programma di investimenti per lo **sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie** (capitolo 7122/MEF): 3.937,2 milioni €, che vengono portati in **Assestamento 2020** a **4.037,2 milioni €, con un aumento di 100 mln €** (tale variazione compensa quella di analogo importo sottratta al MIT sul cap. 7518 del programma 13.5);
- i contributi quindicennali a Ferrovie dello Stato Spa per la **prosecuzione degli interventi del sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per la Rete tradizionale** (capitolo 7124/MEF): **600 milioni di euro** per il 2020, non variati in Assestamento.

Oltre a questi stanziamenti, si ricorda che ulteriori stanziamenti a favore del gruppo Ferrovie dello Stato sono contenuti anche nello **stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)** nell'ambito del **Programma 13.5 "Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"** (cfr. *supra*), per il quale sono previsti in Assestamento per il 2020, un totale di circa **1.155,7 milioni di euro** di finanziamenti.

Di seguito si riporta l'**evoluzione della spese del Programma 13.8, in conto competenza, per gli anni dal 2010 al 2019 ed il dato di Bilancio e di Assestamento 2020:**

Programma 13.8 (Tab. 2 MEF) spesa negli anni 2010-2020 (in milioni di euro)

Anni	Spesa a consuntivo e previsioni 2020
2010	5.109,3
2011	5.594,2
2012	5.241,5
2013	6.143
2014	5.095,4
2015	3.527,6
2016	3.657,7
2017	4.411,37
2018	5.868
2019	3.799,5
Bilancio 2020	5.952,7
DDL Assestamento 2020	6.052,7

La missione Comunicazioni ed Il programma 15.3: Servizi postali e telefonici

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (**Tabella 2**), è iscritto il **programma 15.3** che reca gli stanziamenti relativi ai **servizi postali**: 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.

Nel **Rendiconto 2019** il **programma 15.3** reca uno stanziamento di bilancio definitivo pari a 317,32 milioni di euro, che nella spesa a **consuntivo 2019** sono pari a **317,28** milioni di euro.

Complessivamente, per la **Missione 15 Comunicazioni**, che comprende anche altri programmi inseriti nello stato di previsione del MISE (*si veda il paragrafo successivo*), si evidenzia una **spesa a consuntivo dal Rendiconto 2019 pari a 429,6 milioni €**, a fronte di previsioni definitive pari a 457,9 milioni di euro.

Nel DDL di Assestamento la **missione Comunicazioni** reca uno stanziamento in bilancio di 506,2 milioni di euro che vengono ridotti a **486,3 milioni in Assestamento**, in dipendenza di una variazione per atti amministrativi per -19,9 milioni di euro.

Di seguito l'evoluzione della spesa per tale il programma 15.3, sia a rendiconto consuntivo dal 2016 al 2019 che nel ddl di assestamento 2020.

(in milioni di euro)

Programma 15.3 -Servizi postali e telefonici	Spese c/competenza
Rendiconto 2016	327,1
Rendiconto 2017	444,9
Rendiconto 2018	343,1
Rendiconto 2019	317,2
ddl Assestamento 2020	315,5

Per il programma 15.3- Servizi postali, lo stanziamento della legge di Bilancio 2020, pari a **315,5 milioni €**, rimane invariato in Assestamento 2020.

La spesa prevista è così ripartita nei capitoli di bilancio:

- sul **cap. 1502** sono stanziati per il 2020, **262,4 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** (non sono previste variazioni in Assestamento);
- sul **cap. 1496** è di **53,1 milioni di euro** la spesa di bilancio 2020 per rimborso a Poste Italiane dei maggiori oneri per le **agevolazioni tariffarie all'editoria**, che rimane invariata nel ddl di Assestamento.

Si ricorda infine che nell'ambito della Missione 15 è presente il **programma 15.4** Sostegno al pluralismo dell'informazione, il cui capitolo 2196 reca gli stanziamenti per il **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, pari a 190,6 milioni di euro per il 2020, che vengono ridotti a **170,7 milioni di euro** nel disegno di legge di assestamento, in dipendenza di atti amministrativi.

Ministero dello sviluppo economico (MISE- Tabella 3)

La struttura del MISE e le priorità per il 2019

La struttura organizzativa del MISE è stata ridefinita dal **DPCM 19 giugno 2019, n. 93**, il **nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico**, emanato ai sensi dell'articolo 4-bis del decreto-legge 12 luglio 2018, n. 86, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2018, n. 97 ed entrato in vigore il 5 settembre 2019 e successivamente modificato dal **DPCM del 12 dicembre 2019**, che ha eliminato la politica per l'internazionalizzazione dagli ambiti di competenza e ridotto a 11 il numero delle Direzioni Generali. Il **Ministero dello Sviluppo economico** è pertanto articolato in undici Uffici di livello dirigenziale generale, coordinati da un Segretario generale.

Nell'atto di indirizzo del Ministro dello Sviluppo Economico, che definisce le **priorità politiche per l'anno 2019**, tra le priorità si segnalano le seguenti di interesse della IX Commissione, suddivise per aree di intervento:

- Area di intervento "Imprese":
 - efficace gestione delle situazioni di crisi industriale, salvaguardia dei livelli occupazionali e tutela dei cittadini e dell'ambiente;
- Area di intervento "Incentivazione e sostegno al mondo produttivo":
 - focus su PMI e innovazione;
 - cogliere le nuove opportunità connesse all'intelligenza artificiale;
- Area di intervento "Energia":
 - mobilità sostenibile;
- Area di intervento "Innovazione nelle comunicazioni":
 - diffusione della banda ultra larga;
 - realizzazione delle nuove infrastrutture digitali e innovazione nel servizio postale universale;
 - studio, ricerca e sperimentazione in materia di innovazione e sviluppo tecnologico nel settore delle comunicazioni;
 - sviluppo del 5G;
 - efficiente gestione dello spettro radioelettrico anche per usi radiofonici e televisivi;
 - valorizzazione delle opportunità offerte dalla tecnologia blockchain;
 - rafforzamento della sicurezza informatica e crescita della consapevolezza dei rischi connessi con l'utilizzo di nuove tecnologie.

Il Rendiconto 2019 del MISE per i profili di competenza della IX Commissione

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"**, che si articola complessivamente in 3 programmi:

- **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"**, introdotto dal 2017 a seguito della riorganizzazione del MISE, cui fanno capo le attività della nuova Direzione generale per le attività territoriali.

Sempre nell'ambito del **MISE**, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, 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".

Si ricorda che una parte della Missione 15 "Comunicazioni" rientra nello **stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze** (Tabella 2): si tratta degli stanziamenti riguardanti il **programma 15.3** relativi ai **servizi postali e telefonici** (v. *supra*).

Complessivamente, la **Missione 15 "Comunicazioni"**, per la parte relativa al MISE, reca spese a

consuntivo nel **Rendiconto 2019 per 294,9 milioni €** circa. Le due principali tematiche affrontate nell'ambito della missione investono le reti e le iniziative dirette allo **sviluppo della Banda Larga e Ultralarga e la gestione delle frequenze**.

La [Relazione della Corte dei Conti sul Rendiconto 2019](#) (pag. 91 e segg.), evidenzia che: "nel 2019 sono proseguite le attività dirette all'**attuazione del Piano Strategico Nazionale Banda Ultra Larga**. A fine anno, la spesa complessivamente rendicontata da Infratel Italia S.p.A. al Ministero è stata pari a 262,4 milioni, corrispondente ad un livello di avanzamento della spesa del 15 per cento. Un'accelerazione nel percorso di piena attuazione del Piano risulta essenziale per colmare il gap italiano rispetto alla media europea in tema di connettività. Per quanto riguarda l'avanzamento fisico del Piano, su un totale di 15.092 progetti, risultavano lavori completati in 948 (6 per cento) casi e in esecuzione in 1.953 (13 per cento) casi, mentre i restanti risultavano ancora nelle diverse fasi di progettazione. Riguardo le unità immobiliari, con il Piano sono state connesse in banda ultralarga 2.265.528 unità immobiliari sul totale delle 9.573.938 unità previste (24 per cento). Per poter raggiungere gli obiettivi del 2025, considerato il limitato interesse degli operatori privati a pochi comuni molto redditizi, il Comitato Banda Ultralarga, nella decisione del 17 luglio 2019, ha approvato il completamento del Piano Nazionale BUL con interventi mirati alle c.d "aree grigie".

La Corte ricorda inoltre che: "dai dati forniti dall'Amministrazione si evince che il Piano aree bianche ha una dotazione finanziaria complessiva pari a circa 3 miliardi, che sono stati stanziati, sulla base di fabbisogni stimati, mediante specifici Accordi di Programma stipulati tra il Ministero dello sviluppo economico e ciascuna Regione a partire dal 2016, ripartita tra varie fonti di finanziamento (circa 941 milioni FESR, 442,1 milioni FEASR, 1,6 miliardi FSC e 18,5 milioni fondi delle Regioni)" e che "sul capitolo di bilancio 7230 "Spese per lo sviluppo delle infrastrutture di reti di comunicazione" nel 2019 sono stati effettuati 2 pagamenti, in conto competenza, per complessivi 3,9 milioni. In aggiunta, a valere sui fondi europei, sono stati effettuati in totale 84 pagamenti per complessivi 187,8 milioni".

Riguardo all'attività per lo **sviluppo dei servizi 5G**, la Corte evidenzia che: "nel corso dell'anno si sono registrati progressi nella diffusione della nuova tecnologia, come testimoniato dal risultato positivo desumibile dall'indicatore DESI relativo al livello di preparazione alla tecnologia 5G, che colloca l'Italia in seconda posizione. Il monitoraggio delle sperimentazioni pre-commerciali nella banda spettrale 3.7-3.8 GHz, autorizzate dal Ministero con lo scopo di dare attuazione al "5G Action Plan" della Commissione europea, ha evidenziato che sono stati raggiunti tutti gli obiettivi prefissati per il 2019 (il *deployment* fisico delle reti è stato completato e gli apparati sono in esercizio; sul fronte dei servizi, tutti gli *use-cases* presentati sono stati avviati e sono in corso di valutazione). Per dare un ulteriore impulso alle applicazioni 5G, il Ministero ha avviato alcune iniziative per la creazione di laboratori volti alla definizione e sperimentazione di *best practice* nel campo dell'applicazione delle tecnologie emergenti e per il relativo trasferimento tecnologico a favore delle imprese ("Programma di supporto alle tecnologie emergenti 5G"). Sempre in materia di connettività, un'altra iniziativa importante è costituita dal progetto "Piazza WiFi Italia" che si propone l'installazione di nuove aree WIFI pubbliche nei piccoli Comuni sotto i 2.000 abitanti e per i Comuni colpiti dal sisma 2016, per cui sono stati stanziati fondi per complessivi 8 milioni, di cui 3 sul bilancio del Ministero".

In merito alla gestione dello **spazio radio elettrico**, la Corte ricorda la modifica del PNRF nel 2018 per l'attuazione del piano europeo 5G e l'attribuzione delle bande di frequenza c.d. pioniere ai servizi pubblici terrestri di comunicazione elettronica in banda larga e ultra larga ed in particolare la decorrenza dal 1° gennaio 2019 dei diritti d'uso rilasciati nella bande 3,6-3,8 Ghz e 26,5-27,5 Ghz, mentre per la c.d. banda 700 i diritti d'uso decorrono dal 2022. Si ricorda inoltre che con decreto ministeriale 19 giugno 2019 è stato aggiornato il calendario, dal 1° gennaio 2020 al 30 giugno 2022, per assicurare il rilascio delle frequenze da parte di tutti gli operatori di rete titolari di relativi diritti d'uso in ambito nazionale e locale e la ristrutturazione del multiplex contenente l'informazione regionale da parte del concessionario del servizio pubblico radiotelevisivo.

Infine, nell'ambito della priorità politica "Innovazione nelle comunicazioni", la Corte segnala "la graduale creazione e la gestione di una **Rete automatica di radiomonitoring** tramite stazioni fisse sul territorio nazionale, la quale consentirà l'analisi ed il monitoraggio automatico e continuo (24 ore su 24) dell'utilizzo dello **spettro radioelettrico**. La proposta di finanziamento della Rete per il triennio 2019-2021 è stata accolta dal CIPE (del. 83/2018) per un importo pari a 9 milioni. Inoltre, a partire dal 2019, il Ministero è impegnato nell'implementazione di una Rete nazionale di monitoraggio DVB-T/T2/DAB/DAB+/FM il cui scopo è acquisire in maniera continuativa e pressoché automatica tutti i parametri a radiofrequenza e a livello di banda base che caratterizzano i segnali di diffusione televisiva e radiofonica nelle varie regioni italiane. Nel 2019 sono state installate e rese operative sul territorio nazionale 20 sonde di misura. A fine anno è stato firmato un nuovo contratto, per ulteriori 38 sonde di misura, che consentiranno l'ampliamento e la maggiore capillarità della rete, il conseguente monitoraggio di segnali radiotelevisivi (attualmente non ricevibili con le prime 20 sonde) e l'aumento del numero degli operatori di rete radiotelevisivi digitali controllati."

Infine la Corte ricorda che: "in data 31 maggio 2019, è stata firmata la Convenzione con INVITALIA concernente le attività di supporto tecnico alla realizzazione e alla gestione del Progetto "**Videosorveglianza Roma**", finalizzato ad aumentare il livello di sicurezza sul territorio di Roma Capitale e contrastare il degrado urbano attraverso una maggiore efficienza dell'utilizzo dello strumento di videosorveglianza, di cui al Protocollo d'intesa del 21 marzo 2018 tra Ministero dell'interno, Ministero dello sviluppo economico, Regione Lazio e Roma Capitale".

Nella successiva tabella si confrontano gli importi relativi alle spese di Rendiconto dal 2016 al 2019, suddivisi tra le missioni di competenza del MISE **di interesse della IX Commissione**.

Rendiconto consuntivo dal 2016 al 2019 (in milioni di euro)

Programmi MISE	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019
Programma 15.5: "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione inquinamento elettromagnetico"	13,06	13,2	12,25	11,9
Programma 15.8: Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali	143,36	94,46	98,06	239,1
Programma 15.9 Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti	47,73	46,86	47,57	43,8
<i>Totale Missione 15 MISE</i>	204,15	154,52	157,88	294,9
Missione 17 (programma 17.18): Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione	10,38	9,28	9,37	10,9
Totale MISE dei programmi di interesse della IX Commissione	214,53	163,8	167,25	395,8

La **Relazione della Corte dei Conti** evidenzia che, nell'ambito della missione 15 "Comunicazioni", nel 2019 si evidenziano maggiori spese in particolare relative al programma 15.8 "Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali". In particolare, nell'ambito del programma, si evidenziano i seguenti ulteriori stanziamenti: il contributo agli utenti finali per l'acquisto di apparecchiature di ricezione televisiva che integrano un sintonizzatore digitale per la ricezione di programmi tecnologia DVB-T2 (25 milioni annui a partire dal 2019 e fino al 2022 secondo quanto disposto dalla legge di bilancio 2018-2020); il contributo riconosciuto alla RAI-Radiotelevisione italiana S.p.A. di 40 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020, per l'adempimento degli obblighi del contratto di servizio, inclusi quelli per lo sviluppo della programmazione digitale; nonché l'onere a carico del bilancio dello Stato relativo alla corresponsione dell'indennità di buonuscita spettante al personale delle Poste italiane S.p.A., maturata fino al 27 febbraio 1998, pari a 70 milioni per il 2019.

La Corte evidenzia inoltre che "Alcune misure introdotte nel 2019, le quali hanno richiesto un articolato iter preparatorio (il Fondo per il progetto di interesse comune europeo sulla microelettronica, il Fondo per lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di intelligenza artificiale, *blockchain* e *internet of things*) non hanno ancora trovato esecuzione finanziaria. Si sottolinea, al riguardo, l'importanza che tali misure, centrali per le politiche di innovazione, siano sollecitamente attuate".

Le previsioni di Bilancio per l'esercizio 2020 e l'Assestamento 2020

Nel **ddl di Assestamento 2020** la **Missione 15 Comunicazioni** reca complessivamente uno stanziamento di spesa di **579,8 milioni €**, in aumento di 50,7 milioni € rispetto allo stanziamento delle legge di Bilancio 2020 pari a **529 milioni di euro**. La variazione è integralmente riconducibile ad atti amministrativi e **non sono proposte modifiche con il ddl di Assestamento**.

Per le **parti di interesse della IX Commissione** gli stanziamenti sono i seguenti:

- per il **Programma 15.5 "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico"**, il ddl di assestamento reca uno stanziamento di **11,1 milioni €**, senza variazioni rispetto alla legge di bilancio 2020;
- per il **programma 15.8 "Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali"**, che reca uno stanziamento di Bilancio di 476,5 milioni €, si propone una variazione in aumento con l'assestamento di 50,6 milioni di euro in dipendenza di atti amministrativi, arrivando ad uno stanziamento di **527,2 milioni €**; la variazione è relativa al cap. 3125 recante il sostegno all'emittenza radiotelevisiva locale;
- per il **Programma 15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"**, lo stanziamento assestato è di **41,4 milioni €**, con una lievissima variazione in forza di atti amministrativi rispetto al Bilancio.

Per quanto riguarda il **programma 17.18 "Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni"**, facente parte della Missione 17, a fronte di uno stanziamento di bilancio 2020 di 10,1 mln €, si evidenzia una lieve variazione in aumento in dipendenza di atti amministrativi per 3,6 milioni di euro ed una piccola variazione proposta in assestamento di 0,2 milioni, relativa a spese di personale, per arrivare ad uno stanziamento assestato di **14,05 mln €**.

Nella successiva tabella si confrontano gli importi relativi alle previsioni della **legge di bilancio 2020**, suddivisi tra le **missioni ed i programmi di interesse della IX Commissione**, con quelli proposti nel **disegno di legge di assestamento 2020**.

(in milioni di euro)

Programmi MISE	Bilancio 2020	DDL Assestamento 2020
Programma 15.5 "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione	11,1	11,1
Programma 15.8: Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali (che includono quelli in precedenza indicati nel Programma 15.7 "Regolamentazione e vigilanza nel settore postale")	476,5	527,2
Programma 15.9 Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti	41,3	41,4
<i>Totale Missione 15 Comunicazioni (MISE)</i>	528,9	579,7
Missione 17 (programma 17.18): Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni	10,1	14,05