



Rendiconto 2021 e Assestamento 2022 A.C. 3675, A.C. 3676

Dossier n° 592/0/IX - Schede di lettura - Profili di competenza della IX Commissione Trasporti
22 luglio 2022

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	3675	3676
Titolo:	Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2021	Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2022
Iniziativa:	Governativa	Governativa
Date:		
presentazione:	11 luglio 2022	11 luglio 2022
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti

Premessa

Si dà conto qui delle sole parti del **Rendiconto 2021 (A.C. 3675)** e del **disegno di legge di Assestamento 2022 (A.C. 3676)** di interesse della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni.

Si tratta in via prevalente di risorse in capo al **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in particolare le Missioni 13 e 7 (Tabella 10)**, cui vanno aggiunte alcune missioni e programmi in capo al Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) ed al Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3).

Per il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, sono di particolare rilievo gli stanziamenti afferenti al **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"** riferito principalmente al **settore ferroviario**; rilevano inoltre gli stanziamenti del **programma 15.3: "Servizi postali"**, in cui è ricompreso l'onere del **servizio universale postale**.

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 (art. 81 Cost.). La disciplina del rendiconto è dettata dalla legge di contabilità e finanza pubblica del 31 dicembre 2009, n. 196.

L'**Assestamento di bilancio dello Stato**, la cui disciplina è contenuta all'articolo 33 della predetta 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 2022** riflette la struttura del bilancio dello Stato organizzato - secondo la [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 2021 e del ddl di Assestamento 2022, si rinvia al relativo *dossier* di documentazione parlamentare.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS, ex MIT- Tabella 10)

L'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

L'organizzazione del Ministero è stata ridefinita con il DPCM 23 dicembre 2020, n. 190, successivamente modificato con [DPCM 24 giugno 2021, n. 115](#), in vigore dal 26 agosto 2021, che ha introdotto la **nuova denominazione di Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** e con il quale è stato definito il nuovo **Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, in sostituzione del precedente DPCM 23 dicembre 2020, n. 190.

Il **MIMS, a livello centrale**, è articolato in **tre Dipartimenti**, nei quali sono incardinate 14 Direzioni Generali. I Dipartimenti hanno assunto le seguenti denominazioni:

- il **Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici**, cui fanno capo a livello centrale le seguenti Direzioni Generali:
 - a) Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali;
 - b) Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali;
 - c) Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
 - d) Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici.

- il **Dipartimento per la mobilità sostenibile**, cui fanno capo a livello centrale 6 Direzioni Generali:
 - a) Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità;
 - b) Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione;
 - c) Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;
 - d) Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile;
 - e) Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
 - f) Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari.

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

A livello territoriale, operano inoltre nel Dipartimento **quattro direzioni generali territoriali (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud)**.

- il **Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali**, cui fanno capo le seguenti Direzioni Generali:
 - a) Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali;
 - b) Direzione generale per la regolazione dei contratti pubblici e la vigilanza sulle grandi opere;
 - c) Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero;
 - d) Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche.

Il **Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto** è incardinato nell'ambito del Ministero, dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti di cui all'articolo 13 sulla base delle direttive e degli indirizzi del Ministro, fatto salvo quanto previsto dall'[articolo 118 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66](#). Le Capitanerie di Porto svolgono in sede decentrata le attribuzioni previste dal codice della navigazione e dalle altre leggi speciali.

Si ricorda che nel MIT è anche incardinato il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sono **strutture periferiche del Ministero** sette provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali nonché le quattro direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.

I Dipartimenti, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici costituiscono centri di responsabilità amministrativa.

Altri organismi che operano presso il Ministero sono:

- la **Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**, che svolge, anche in collaborazione con ANSFISA e in raccordo con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 in materia di sinistri ferroviari e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi;
- la **Struttura tecnica di missione** di cui all'art. 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, 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;
- l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi;

- la **Commissione nazionale per il dibattito pubblico** di cui all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata.

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 MIMS;
 - **Ente nazionale assistenza al volo S.p.a. (ENAV)**, società di diritto privato, quotata alla Borsa di Milano, partecipata dal MEF che ne detiene il 53,3% del capitale;
 - **Ferrovie dello Stato (FS) S.p.a.**, la Holding del Gruppo FS, partecipata al 100% dal MEF, sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti e Rete ferroviaria italiana (RFI S.p.a), società del Gruppo Ferrovie dello Stato, concessionaria dello Stato per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - **ANSFISA**, ente dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, istituito con il decreto-legge n. 109 del 2018;
 - le **Autorità di sistema portuale**, enti di diritto pubblico, vigilati dal MIT;
 - **RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.**, Società *in house* del MIT, totalmente partecipata dal MEF;
 - **Aero Club Italia (AeCI)**, ente di diritto pubblico, sottoposto alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Interno;
 - **Lega Navale Italiana**: ente pubblico non economico, senza scopo di lucro, preposto a servizi di pubblico interesse, sottoposto a vigilanza del Ministero della Difesa e del Ministero delle infrastrutture e trasporti (ora MIMS), ai quali compete l'approvazione di bilanci e Rendiconti.
- 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.

La struttura della spesa del MIMS

La spesa complessiva del Ministero 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, il Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità di competenza della IX Commissione.

Le **missioni** di competenza del Ministero, **di esclusivo interesse della IX Commissione (Trasporti)** che 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 75% delle spese complessive del Ministero nel 2020**;
- 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 2020 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.

Il Rendiconto del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 2021

In termini complessivi le **spese finali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** che risultano a consuntivo dal **Rendiconto per il 2021** risultano di circa **18.096,7 milioni di euro** in termini di competenza, pari all' 1,7% circa delle spese del bilancio dello Stato (a fronte di previsioni definitive per 18.939,2 milioni €).

L'evoluzione della spesa a consuntivo negli anni dal 2015 al 2020 è riportata nella tabella successiva.

MIT spese finali a consuntivo in conto competenza (in milioni €)						
Rendiconto 2021	Rendiconto 2020	Rendiconto 2019	Rendiconto 2018	Rendiconto 2017	Rendiconto 2016	Rendiconto 2015
18.096,7	17.936	12.236	14.660	13.947	14.560	13.880

Le analisi contenute nella [Relazione della Corte dei Conti sul Rendiconto 2021](#) evidenziano preliminarmente che le **spese del Ministero** rappresentano circa il **2 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato**. La Corte rileva inoltre che "il contesto di riferimento nel quale il Ministero ha agito nel 2021 si riannoda intorno a due temi principali: uno legato agli effetti della diffusione della pandemia a fronte dei quali nel 2021 è intervenuta una disciplina normativa basata, oltre che sul rifinanziamento dei contributi già previsti all'indomani del sorgere della pandemia, anche sull'aggiunta di nuovi finanziamenti disposti in via principale dalla legge di bilancio 2021, dai decreti "sostegni" (decreti legge nn. 41 e 73); l'altro è strettamente correlato all'attuazione del PNRR e del Piano Nazionale Complementare, in relazione agli interventi programmati per le infrastrutture del Paese". I settori della sfera di competenza del MIMS, maggiormente colpiti dalla **crisi pandemica** sono quelli del **trasporto pubblico locale**, per il quale le risorse ripartite ed erogate alle regioni, per la compensazione dei mancati ricavi, nel biennio 2020-2021 sono state circa 1,8 miliardi, di cui 1,2 miliardi per il 2021.

La Relazione della Corte ricorda altresì che il Ministero nel 2021 ha dovuto affrontare **ulteriori questioni**, tra cui:

- la **liquidazione** avvenuta per legge (D.L. 6 novembre 2021, n. 152) della società **Uirnet/Digitalog S.p.A.**, soggetto che era incaricato dal 2004 dell'attuazione dell'intermodalità logistica, a causa della mancata realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale informatizzata (ad oggi, dopo oltre 15 anni, la piattaforma opera solo in cinque porti: Genova, Savona, La Spezia, Ravenna e Civitavecchia, a causa della mancata adesione al progetto di tutte le Autorità di Sistema Portuale). Le funzioni del soggetto gestore sono state avocate in capo al Ministero e affidate alla società *in house* RAM S.p.A., di cui in MIMS può servirsi con convenzione;

- la previsione della costituzione di una nuova società, la **NewCo ANAS**, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione a pedaggio, mediante affidamento *in house*, ai sensi dell'art. 2, comma 2-*sexies* e seguenti, del D.L. n. 121 del 2021; rimane non risolta la questione della prorogabilità del contratto di concessione di ANAS – FS per il restante settore della gestione delle strade e delle autostrade non a pedaggio (questioni evidenziate dalla Corte dei conti, Sezione di controllo sugli Enti, con la deliberazione 25 gennaio 2022, n. 9 del 2022).

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

Della **spesa a consuntivo** complessiva del Ministero in precedenza indicata, in termini di competenza, la **spesa relativa alle sole missioni di interesse della IX Commissione** che fanno capo al **MIMS** ammonta per il **2021** in conto competenza a circa **12.911,4 milioni di euro**, in aumento rispetto al Rendiconto 2020, nel quale le missioni di competenza del MIMS recavano stanziamenti per 10.775 milioni di euro.

Si tratta delle seguenti **missioni**, articolate in **7 programmi di interesse della IX Commissione** (Trasporti):

- la **Missione n. 13 - Diritto alla mobilità**, per quanto riguarda i **6 Programmi di competenza del MIMS** ha impegni complessivi, in sede di **Rendiconto** per il 2021 di circa **12.031,7 milioni di euro**, mentre nel Rendiconto 2020 la spesa ammontava a 9.980 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 2021 di **879,7 milioni di euro**, mentre il rendiconto 2020 riportava spese per 795 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**.

Nella tabella successiva si confronta l'**evoluzione della spesa** delle **missioni del MIMS di interesse della IX Commissione, dal 2016 al 2021**. Si dà inoltre conto, nella successiva tabella, della relativa **ripartizione della spesa nei singoli programmi**.

(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 MIMS di interesse della IX Commissione	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019	Rendiconto 2020	Rendiconto 2021
<i>Missione 13 (MIMS): Diritto alla mobilità</i>	8.001,78	7.735,98	7.466,520	7.938,054	9.980	12.031,7
<i>Missione 7: Ordine pubblico e sicurezza</i>	849,01	798,84	821,846	807,699	795	879,7
Totale	8.854,94	8.534,82	8.288,366	8.745,753	10.775	12.911,4

(in competenza in milioni di euro)

Programmi MIMS di interesse della IX Commissione	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019	Rendiconto 2020	Rendiconto 2021
<i>Missione 13 (MIT):</i>						
Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	324,9	297,4	301,0	281,6	278,6	279,4
Autotrasporto e intermodalità (13.2)	267,9	337,6	388,7	334,7	543,9	464,3
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	100,7	84,6	159,6	83,6	185,1	1.013,2
Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	714,2	545,3	172,0	171,4	1.183,8	575,9
Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	5.799,4	5.751,3	5.838,8	6.316,9	7.113,5	8.581
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	675,1	1.117,8
<i>totale Missione 13 MIT</i>				7.938,0	9.980,1	12.031,7
Missione 7: Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	849,0	798,8	821,8	807,7	827,7	879,7
Totale	8.854,9	8.534,8	8.288,3	8.745,7	10.807,7	12.911,4

Per quanto riguarda la **composizione della spesa**, la maggior parte della spesa di competenza del 2021 del MIT è relativa alla **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**, che rappresenta nel suo complesso, circa il 66% degli stanziamenti definitivi di competenza del MIMS, con una spesa di più di **12 miliardi di euro**.

Come evidenziato dalla Corte dei Conti "la missione si incentra sulle attività di razionalizzazione e di efficientamento della mobilità personale e del trasporto merci. Interessa il settore aereo, anche con

riferimento alle procedure per il rilascio degli oneri di servizio pubblico su alcune rotte aeree; l'autotrasporto, in relazione all'ottimizzazione delle procedure di erogazione dei contributi (le conseguenti attività amministrative sono svolte con l'ausilio della società *in house* RAM S.p.A.) e alla verifica dello stato di regolarità degli operatori del settore; il comparto ferroviario, per la promozione dello sviluppo di questa modalità di trasporto attraverso azioni finalizzate alla competitività, all'interoperabilità e alla sicurezza della circolazione, il grado di realizzazione di nuove linee ferroviarie (o del loro raddoppio), nel rispetto degli obblighi fissati nei contratti di programma con RFI; il settore della portualità, sul miglioramento dell'accessibilità alle infrastrutture portuali e della loro sostenibilità ambientale, attraverso anche la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale. Non di minore importanza è lo sviluppo dell'intermodalità logistica che si pone l'obiettivo di costituire un sistema informatizzato di tracciamento delle merci al fine dell'efficientamento della gestione dei punti di snodo con passaggio da una modalità di trasporto all'altra. La missione è fortemente incentrata da un punto di vista finanziario sul trasporto pubblico locale (TPL) ferroviario e su gomma nonché sulle risorse connesse allo sviluppo ed all'efficientamento del sistema di trasporto pubblico attraverso metropolitane e altri mezzi di trasporto rapido di massa quali le tramvie."

Per quanto riguarda l'**analisi dei risultati 2021 per missioni e programmi del MIMS**, la **Corte dei Conti** evidenzia che:

- Il **Programma 13.6, Sviluppo e sicurezza della mobilità locale**, rappresenta la **voce di spesa maggiore** della Missione 13, pari a circa **8.581 milioni di euro nel 2021**; in esso 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 stabilmente a circa **4,9 miliardi di euro 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. Con il DM n. 464 del 2021 sono state assegnate risorse per circa 660 milioni per il trasporto rapido di massa (e con il DM n. 448 del 2021 sono state assegnate risorse per 2,2 miliardi sui fondi del PNRR). Nell'esercizio 2021 è stata effettuata anche la ripartizione delle risorse destinate alla manutenzione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. A seguito dell'attività istruttoria è stato emanato il DM n. 443 del 2021 con il quale sono state assegnate risorse per circa 180 milioni. Il DM n. 164 del 2021 ha definito inoltre le modalità e procedure per l'impiego di risorse, di un ammontare complessivo pari a circa 170 milioni, destinate al rinnovo di materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale di interesse delle regioni a statuto ordinario e a statuto speciale. Con il DM n. 2 del 2021, è stata istituita la **Commissione di studio sul trasporto pubblico locale** (Commissione presieduta dal Prof. Bernardo Mattarella) che a fine 2021 ha pubblicato la [relazione](#) finale nella quale si delinea il complesso quadro normativo, con proposte in relazione agli aspetti economici-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale e sul versante del superamento dell'attuale frequente regime di proroga di vecchi affidamenti.

La **Relazione della Corte dei Conti** riporta che è il **programma di spesa relativo al trasporto pubblico locale** che rileva le maggiori risorse stanziare a fine esercizio, pari a circa 8,6 miliardi rispetto ai 7,1 miliardi del 2020, sia attraverso le risorse del **fondo TPL** (le cui risorse rimangono stabili nel periodo), sia attraverso quelle destinate ai **sistemi rapidi di massa** (metropolitane e tramvie principalmente) che ammontano a circa 859 milioni nel 2021 a fronte di 480 milioni del 2020; sugli stanziamenti per questo programma di spesa hanno poi operato le integrazioni disposte per **ristorare gli operatori** delle perdite subite a causa della pandemia (circa 2 miliardi nel 2021 a fronte di 900 milioni nel 2020) e i nuovi finanziamenti previsti dal d.l. n. 59 attraverso il fondo complementare al PNRR.

- Il **programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"**, reca una spesa a **consuntivo 2021 di 575,9 milioni di euro** (1,2 miliardi del 2020), con una diminuzione di circa 942 milioni rispetto alle previsioni finali di bilancio 2021, su cui, come evidenzia la Corte dei Conti, influiscono le riduzioni (di contributi) operate su taluni capitoli di spesa inerenti a interventi ferroviari quali il tunnel del Brennero (gli stanziamenti nel 2021 superano di poco 56 milioni, nel 2020 erano stati circa 210 milioni) e le minori risorse assegnate per il potenziamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (da circa 131 milioni nel 2020 a 50 milioni nel 2021); rilevano tuttavia i nuovi stanziamenti per il rafforzamento delle linee regionali (per effetto del DL n. 59) per 150 milioni. Le risorse derivanti dalle disposizioni dei provvedimenti inerenti ad aiuti al settore per le problematiche legate alla pandemia risultano pari a circa 205 milioni (nel 2020, 350 milioni). Per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, si osserva, il mantenimento del livello di finanziamento pari a circa 149 milioni (nel 2020 143 milioni). Nel programma di spesa si rinvergono anche le risorse da assegnare a RFI per la linea Av/Ac Milano-Genova per il Terzo valico dei Giovi, il cui capitolo di spesa ha registrato, nel 2021, stanziamenti definitivi pari a 122 milioni e impegni pari a 113 milioni che risultano tutti pagati sulla competenza. Per il settore ferroviario nell'esercizio 2021 in riferimento alle misure di ristoro per le imprese esercenti il

servizio di trasporto passeggeri, dichiarate compatibili con la disciplina sugli aiuti di Stato, è stato autorizzato il contributo per un importo complessivo pari a 511 milioni a favore dei due principali vettori nazionali da erogarsi in 15 anni ed il DL n. 34 del 2020 aveva già stanziato nel complesso 1,2 miliardi dal 2021 al 2034 al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza, registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020. Dalla legge di bilancio 2021 (comma 675) risultano, inoltre, stanziati, per il 2021, altri 30 milioni (lo stanziamento definitivo di competenza sul capitolo di riferimento è pari a 110 milioni). La Corte ricorda inoltre le modifiche alla procedura di approvazione dei Contratti di programma, parte investimenti, con RFI S.p.a (DL n. 152 del 2021) nonché la disposizione del DL n. 89 del 2021 che ha previsto, al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, che l'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti - tra le due parti si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per RFI ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.

- **Per il settore aereo, sul programma 13.4**, la spesa 2021 ammonta a **1.013,2 milioni di euro**, in forte aumento rispetto ai **185,1 milioni del 2020**; sul Programma si trovano le risorse finalizzate allo sviluppo del sistema aeroportuale, alla valutazione dei piani d'investimento, alle attività di indirizzo e vigilanza dei servizi resi da due enti vigilati, l'ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) e l'ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). La variazione in aumento è legata prevalentemente al capitolo relativo alla compensazione dei **danni subiti dal settore per gli effetti legati alla pandemia**, per circa 400 milioni (nel 2020 le risorse stanziati per tali finalità erano 130 milioni), in aggiunta alle risorse già stanziati sul medesimo capitolo dalla legge di bilancio per 500 milioni: gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri e una contrazione del 58,2 per cento sul 2019 quando il numero dei viaggiatori aveva superato quota 193 milioni. La Corte ricorda che "i contributi previsti, sia a favore degli operatori di trasporto aereo sia agli operatori aeroportuali, dal DL n. 34 del 2020 (che prevedeva uno stanziamento di 100 milioni per il 2021, poi rifinanziato, dapprima dalla legge di bilancio 2021 per 500 milioni e poi dal DL n. 73 del 2021 per 300 milioni, per un totale complessivo di 900 milioni) sono confluiti a favore dei vettori del trasporto aereo, previo accoglimento delle istanze presentate in quanto rispondenti ai requisiti di legge, anche sulla base delle autorizzazioni pervenute nel frattempo dalla Commissione europea sulla ammissibilità del contributo. Nel complesso sono state erogate risorse di bilancio per circa 875 milioni. Rimane significativa, in tale ambito, la riserva, di cui all'art. 5 del decreto interministeriale n. 34 del 2021, di disciplina della intera procedura autorizzatoria, di rideterminare il contributo spettante, qualora il totale dei contributi riconoscibili alla generalità dei beneficiari sia complessivamente superiore alle risorse stanziati nel fondo. La Corte ne raccomanda, pertanto, l'esercizio, qualora, alla luce delle evenienze contabili risultanti *ex post*, l'Amministrazione ritenga far valere tale riserva."
- Nel **programma 13.2 "Autotrasporto e intermodalità"**, che è incentrato sull'attività di erogazione di contributi al settore dell'autotrasporto, sia in via diretta (sul capitolo relativo alle disponibilità a favore del Comitato centrale per l'autotrasporto), sia a mezzo di agevolazioni fiscali, quali la riduzione dell'accisa sul gasolio da autotrasporto e il credito d'imposta, sia con la riduzione dei pedaggi autostradali, nonché sulla realizzazione dell'intermodalità, da intendersi come servizio pubblico di informatizzazione del trasporto merci per l'efficientamento degli scambi, la spesa 2021 ammonta a **464,3 milioni di euro**, in diminuzione rispetto alla spesa 2020 che era di circa 544 milioni; la Corte riporta che gli aiuti per le misure dirette a contrastare gli effetti economici negativi dovuti alla crisi diminuiscono da 195 milioni a 52,4 milioni e che la legge di bilancio 2021 ha rifinanziato fino al 2026 i cosiddetti "*marebonus*" e "*ferrobonus*". La Corte ricorda, inoltre, che "l'autotrasporto su gomma rimane la prima forma di trasporto merci sul territorio nazionale nonostante gli sforzi tesi a incentivare anche l'uso dei mezzi ferroviari. Nel 2020 su circa 184 miliardi di tonnellate-km hanno viaggiato 104 miliardi su strada, 51 via mare, mentre solo 28 miliardi su impianti fissi (principalmente ferrovie) e 900 milioni tramite navigazione aerea." Per quanto riguarda l'intermodalità, la Corte ricorda altresì la vicenda della **Piattaforma Logistica Nazionale**, in relazione alla quale "la convenzione con il soggetto attuatore unico della PLN (Uirnet S.p.a, diventata nel 2021 Uirnet/Digitalog) è entrata in una fase di complessiva revisione che ha portato a dicembre 2021 all'emanazione dell'art. 30 del d.l. 152/2021, che ha previsto il trasferimento delle sue competenze al MIMS e il passaggio delle consegne alla società *in house* RAM S.p.A."
- In relazione al **programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne"**, le risorse a consuntivo 2021 sono pari a **1.117,8 milioni di euro**, con un forte aumento rispetto ai circa 675 milioni del 2020, erogate, in gran parte, a favore delle **Autorità di sistema portuale**. La Corte dei conti ricorda che vi sono le maggiori risorse disposte a favore delle Autorità di sistema portuale relative al fondo per le infrastrutture portuali, i cui stanziamenti

definitivi aumentano a circa 557 milioni (nel 2020 erano pari a 34 milioni) derivanti principalmente dal fondo complementare di cui al DL n. 59 (per circa 475 milioni); per contrastare le conseguenze economiche negative legate alla pandemia vi sono poi le risorse stanziare a favore delle imprese che gestiscono i *terminal* portuali di imbarco e sbarco di persone, titolari di concessioni demaniali e il rifinanziamento, con ulteriori 68 milioni per l'anno 2021, del fondo per le Autorità di sistema portuale, istituito nel 2020 e successivamente modificato altresì dal DL n. 121 del 2021. La Corte ricorda, infine, che in relazione al servizio di trasporto marittimo con le isole maggiori e minori, nel corso del 2021, sono stati predisposti gli atti di gara per l'affidamento in concessione dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima, relativamente alle linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Termoli-Isole Tremiti, Genova-Porto Torres e Napoli-Cagliari-Palermo, e all'imposizione di obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla linea Civitavecchia-Olbia.

- 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. La spesa a consuntivo 2021 ammonta a **879,7** milioni di euro, sostanzialmente in linea con quella degli anni precedenti.

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 2021 di **8.931,1** milioni di euro.

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

Missione 13: Diritto alla Mobilità						
	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019	Rendiconto 2020	Rendiconto 2021
Spesa della Missione 13 del MIMS	8.001,2	7.736	7.466,5	7.938,0	9.980,1	12.031,7
Spesa della Missione 13 del MEF - Programma 13.8 - Sostegno allo sviluppo del trasporto	3.657,7	4.411,4	5.868,5	3.799,5	6.159,3	8.931,1
Totale Missione 13 (MIMS+ MEF)	11.658,9	12.147,3	13.334,5	11.737,5	16.139,4	20.962,8

Si ricorda altresì che **nell'ambito della Missione 14**, Infrastrutture e logistica, di interesse della VIII Commissione, sono stati trasferiti dal 2018, 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".

Gli interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo -pedonali recano una spesa, a Rendiconto 2021, di 129,8 milioni di euro.

L'Assestamento 2022 della spesa del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Lo stato di **previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** di cui alla **legge di bilancio per l'esercizio 2022** (legge 30 dicembre 2021, n. 234), indica una previsione di **spesa complessiva del Ministero** in termini di competenza di **17.280,2 milioni di euro** circa, di cui **9.523 milioni di euro** circa per spese in **conto capitale** (investimenti e altre spese e oneri in c/capitale) e **7.757 milioni di euro** circa di **spesa di parte corrente** (spese di funzionamento, interventi ed oneri comuni di parte corrente).

Le spese finali del Ministero a **consuntivo per il 2021**, risultanti dal **Rendiconto 2021**, ammontano a **18.096,7 milioni di euro** in termini di competenza.

Il **disegno di legge di Assestamento 2022**, rispetto alle previsioni iniziali di bilancio 2022, propone una **variazione in aumento** di complessivi **734,3 milioni di euro** circa **alle spese** in **conto competenza del**

MIMS (pari a circa +4%), **quasi interamente ascrivibile alle variazioni intervenute con atto amministrativo** (+ 713 milioni). Con il ddl di **Assestamento 2022** si propone **complessivamente per il MIT una spesa assestata di 18.014,5 milioni di euro** circa, in conto **competenza**.

Spesa di competenza del MIMS a confronto

(in milioni di euro)

Rendiconto 2021	Legge di Bilancio 2022	ddl Assestamento 2022
18.096,7	17.280,2	18.014,5

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 2022**, che vengono **introdotte in bilancio**, che sono pari a circa **713 milioni di euro**, relativi ai vari decreti legge emanati nel periodo di riferimento; 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;
- quelle **proposte dal disegno di legge di assestamento 2022**, pari a circa **21 milioni di euro**. Soltanto queste ultime sono **oggetto di decisione parlamentare** e si collocano **sulle unità di voto** definite nella legge di bilancio 2022 e sui capitoli di ripartizione di tali unità di voto, definiti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 31 dicembre 2021, come previsto dall'[art. 21, comma 17, della legge n.196/2009](#).

La consistenza dei **residui presunti al 1° gennaio 2022** risulta, nella legge di Bilancio 2022, di circa **6.920 milioni di euro** di cui 6.903 in conto capitale. Le variazioni ai residui nascono dalla necessità di adeguare i residui presunti a quelli risultanti dal rendiconto del 2021, 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 2022** ammonta a circa **20.043,5 milioni di euro**, con un **aumento di 13.123,4 milioni di euro rispetto ai residui presunti della legge di bilancio 2022**, quasi interamente dovuta (per quasi 2 miliardi di euro) ai residui delle spese in conto capitale.

Le missioni di interesse della IX Commissione

Per quanto riguarda gli **stanziamenti di spesa del MIMS di competenza della IX Commissione**, nella tabella seguente sono riportati i dati degli **stanziamenti assestati 2022, rispetto alla legge di bilancio 2022**, 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 MIMS, uno **stanziamento assestato di circa 10.482,4 milioni di euro**, derivante da una **variazione di spesa in aumento di circa 391,5 milioni per atti amministrativi** e da una **variazione di circa 1 milione di euro proposta con il ddl di assestamento**.

Per il **Programma Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)**, la previsione di **Assestamento 2022** vede uno stanziamento di **918 milioni di euro**, in aumento di circa 45 milioni di euro rispetto alle previsioni della legge di bilancio, 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 2022 suddivise per Missione:

(in milioni di euro)

Missioni del MIMS	Bilancio 2022	Assestamento 2022
Missione 13: Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (solo la parte del MIT)	10.089,8	10.482,4
Missione 7: Programma Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	873	918
Totale	10.962,8	11.400,4

Nella tabella seguente sono riportate le **previsioni della legge di bilancio 2022 dettagliate per i singoli programmi della Missione 13, confrontate con le previsioni assestate 2022**, 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 2022 e Assestamento 2022 (competenza)
(in milioni di euro)

<i>Programmi della Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"</i>	Bilancio 2022	Assestamento 2022	variaz. per atto amministrativo	variaz. con ddl assestamento
Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)	309,2	354,5	+45,3	0
Autotrasporto e intermodalità (13.2)	376,3	474,7	+ 98,4	0
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)	159,1	159,3	+0,2	0
Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	574,1	696,6	+122,8	-0,4
Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)	7.196	7.288,6	+92,6	0
Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne (13.9)	1.475	1.508,4	+32	+1,4

Il programma **Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)**, reca uno stanziamento in assestamento di **354,5** milioni di euro. Si registrano variazioni in aumento per atti amministrativi per complessivi 45,3 milioni di euro **senza variazioni proposte con il ddl di assestamento**. Le principali variazioni per atto amministrativo sono le seguenti:

- 25 milioni di euro sul Fondo per la trasformazione digitale dei servizi della Motorizzazione e per la cybersicurezza (cap. 7129);
- 3,7 milioni di euro per il programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto (cap. 1306);
- 5 milioni sul cap. 7360, relativo alle somme per il centenario dell'autodromo di Monza;

Sul programma **Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6)** lo stanziamento assestato è di **7.288,6** milioni di euro, **senza variazioni proposte in Assestamento**.

Si registra una variazione in aumento in dipendenza di **atti amministrativi è di 92,6 milioni di euro**, di cui le principali sono:

- 80 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;
- 6,6 milioni sul cap. 7403 relativo al concorso dello Stato per i sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata;
- 5 milioni sul cap. 7248 relativo al Fondo c.d. mezzi, per l'acquisto tramite società specializzate di mezzi di trasporto pubblico locale e regionale.

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 2022 a 4.989,554 milioni di euro**.

Per il programma **Autotrasporto e intermodalità (13.2)** si hanno solo variazioni in aumento per **atti amministrativi per 98,4 milioni di euro**, di cui i principali sono:

- 20 milioni di euro per la compensazione per il Covid-19 alle imprese che effettuano trasporto passeggeri con autobus (cap. 1304);
- 20 milioni di euro sul cap.1330 assegnate all'Albo Centrale degli autotrasportatori;
- 29,6 milioni di euro per il credito d'imposta a favore del settore dell'autotrasporto per l'additivo Ad-blue per i mezzi a basse emissioni (cap. 1342);
- 25 milioni di euro per il credito d'imposta a favore del settore dell'autotrasporto per l'acquisto di GNL per autotrazione (cap. 1343);
- 3,2 milioni di euro per contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali (cap. 7770).

Per il Programma **Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)**, lo stanziamento nel ddl di assestamento per il 2022 ammonta a **696,6 milioni di euro**, in aumento di **122,8 milioni per variazioni con atti amministrativi, le cui principali sono:**

- 60 milioni sul fondo per la realizzazione del sistema ERTMS (cap. 7142);
- 62,5 milioni per somme da assegnare per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione (cap. 7532)
- 10 milioni per misure compensative a favore di RFI (cap. 1300);
- 5 milioni per le imprese ferroviarie per l'incentivazione del trasporto merci (cap. 1274);

- una riduzione di 15 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.

Con l'Assestamento si propone una variazione in diminuzione in termini di competenza di **0,4 milioni di euro**, relativamente a somme dovute a titolo di IRAP (cap. 1293).

Il programma **Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)** vede uno stanziamento in Assestamento di **159,3 milioni di euro**, in aumento per variazioni conseguenti ad **atti amministrativi, di 0,2 milioni di euro**. Non vi sono variazioni proposte con il ddl di assestamento.

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 **1.508,4 milioni di euro** e propone una **variazione in Assestamento di 1,4 milioni**, per somme destinate alla **rimozione, demolizione e vendita dei relitti** (sul cap. 1807, in base alla Legge di Bilancio 2021, art. 1, co. 729).

Si registra inoltre una variazione in **aumento di 32 milioni di euro per atti amministrativi**, di cui:

- 30 milioni da assegnare all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto per gli interventi per aumentare la capacità di traghettamento (cap. 7282);
- 1,4 milioni da assegnare a RAM spa sul Cap. 1339.

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 15.888 milioni di euro**.

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 2021

Nel **Rendiconto 2021** il **programma 13.8** reca una **spesa a consuntivo di 8.931,1 milioni di euro**, in termini di competenza, in lieve diminuzione rispetto agli 8.931,2 milioni delle previsioni definitive 2021, quasi interamente relativa alle somme assegnate per il **contratto di servizio e di programma per il trasporto ferroviario**, pari nel 2021 a **8.926,7 milioni di euro**.

Di seguito sono indicate le **somme assegnate a consuntivo 2021 a Ferrovie dello Stato**, sui relativi capitoli di spesa:

(in milioni di euro)

n. capitolo	denominazione	spesa 2021
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.	33,8
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	1.065,5
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	365,4
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	6.961,9
cap.	CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO	0

7123	SPA PER LA REALIZZAZIONE DI OPERE SPECIFICHE	
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	500
	Totale	8.926,7

Nel programma 13.8 sono poi ricomprese le somme da assegnare all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), pari nel 2021 a 4,4, milioni di euro (cap. 1723).

Assestamento 2022

Nella legge di **Bilancio 2022** si registra sul programma 13.8, uno **stanziamento di 5.499,2 milioni di euro** circa in termini di competenza.

Nell'**Assestamento 2022** la previsione di spesa, in termini di competenza, del **programma 13.8** è complessivamente di **5.405,4 milioni di euro**, con una lieve **diminuzione di 93,8 milioni** rispetto alle previsioni iniziali di bilancio 2022, in dipendenza di **atti amministrativi** intervenuti, relativi al contratto di servizio per il trasporto ferroviario (la riduzione è sui capitoli 1540 per 33,8 milioni e 7122 per 60 milioni, quest'ultima poi compensata con una variazione positiva proposta in Assestamento di 100 milioni di euro).

Si ricorda che nello Stato di previsione del MEF sono contenuti gli **stanziamenti per il 2022 destinati a Ferrovie dello Stato S.p.A. per i contratti di servizio e di programma per il trasporto ferroviario**, per un totale per il 2022 di circa **5.401 mln di euro**.

Le variazioni proposte con il ddl di Assestamento sul programma 13.8 ammontano a **zero euro**, ma sono la risultante di alcune **variazioni sui sottoprogrammi dei singoli capitoli**, in particolare sul capitolo 7122.

Di seguito si riportano i principali **stanziamenti per Ferrovie dello Stato S.p.A.** e le variazioni proposte sui singoli programmi del capitolo 7122:

- per gli **obblighi di esercizio dell'infrastruttura** nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari: **1.155,5 mln €** (cap. 1541);
- 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);
- i **contributi** in conto capitale per la realizzazione del **programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie (capitolo 7122)** ammontano a **3.879,9 milioni €**, dopo la riduzione di 60 milioni di euro in assestamento, in dipendenza di atti amministrativi; su tale capitolo, come detto, la variazione complessiva proposta in Assestamento è pari a zero, ma essa risulta da una serie di variazioni disposte sui singoli programmi del capitolo, così definite:
 - viene ridotto di 408 milioni il programma 1 sui contributi in conto impianti; viene aumentato di 100 milioni il contributo per il fondo opere sul programma 2;
 - viene aumentato di 100 milioni il programma 7 relativo alla tratta VERONA PADOVA -FRASSA TELESINO -VITULANO - APICE ORSARA;
 - viene ridotto di 142 milioni il contributo al programma 9 per la linea "FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA";
 - viene aumentato di 500 milioni il contratto di programma relativamente al riparto del Fondo investimenti 2019;
 - viene ridotto di 100 milioni il programma relativo alla linea AV SALERNO-REGGIO CALABRIA; viene ridotto di 50 milioni il programma 15 della AV LINEA ADRIATICA.

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 della mobilità sostenibili (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 2022, un totale di circa **696,6 milioni di euro** di finanziamenti.

Di seguito si riporta l'**evoluzione della spesa del Programma 13.8, in conto competenza, per gli anni dal 2010 al 2021 ed il dato di Bilancio e di Assestamento 2022:**

Programma 13.8 (Tab. 2 MEF) spesa negli anni 2010-2022 (in milioni di euro)

Anni	Spesa a consuntivo + previsioni 2022
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
2020	6.159,3
2021	8.931,1
Bilancio 2022	5.499, 2
DDL Assestamento 2022	5.405,4

La missione 15 Comunicazioni: il programma 15.3 "Servizi postali e telefonici" e il programma 15.4 "Sostegno al pluralismo dell'informazione"

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), sono di interesse per la IX Commissione due programmi: il programma 15.3 "Servizi postali e telefonici" ed il programma 15.4 "Sostegno al pluralismo dell'informazione" facenti capo alla **Missione 15 Comunicazioni**, che evidenzia una spesa a consuntivo dal **Rendiconto 2021** complessivamente pari a circa **522,6 milioni di euro**, a fronte di previsioni definitive di circa 528,2 milioni di euro.

Nel DDL di **Assestamento 2022** la **missione Comunicazioni** relativa al MEF reca uno stanziamento in bilancio di **680,2 milioni di euro** che vengono **portati a 733,4 milioni in Assestamento**, in dipendenza di una **variazione proposta di 53,1 milioni di euro**, relativi al programma 15.4 "Sostegno al pluralismo dell'informazione".

Si ricorda che la Missione 15 comprende anche altri programmi di interesse della IX Commissione, che si trovano nello stato di previsione del MISE (*si veda il paragrafo successivo*).

Per quanto riguarda i due programmi di interesse, il **programma 15.4, relativo al sostegno al pluralismo dell'informazione** reca una spesa nel **Rendiconto 2021**, di **206,9 milioni di euro**, rispetto ai 212,5 milioni previsti in Bilancio 2021.

Nella **legge di Bilancio 2022** lo stanziamento sul programma 15.4 è pari a **365,3 milioni di euro**, sui quali l'**Assestamento propone un aumento di 53,1 milioni**, per arrivare ad uno stanziamento di **418,5 milioni di euro**. La variazione viene proposta sul capitolo 2193, relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per **interventi a favore dell'editoria**.

Il **programma 15.3** 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 2021** il **programma 15.3** reca uno stanziamento di bilancio definitivo pari a **315,6 milioni di euro**, che nella spesa a **consuntivo 2021** rimane **invariato**.

Nel **Bilancio 2022** il programma reca una previsione di spesa di **314,9 milioni di euro**, che **non subisce variazioni in Assestamento**.

Di seguito si riporta l'**evoluzione della spesa del programma 15.3**, a rendiconto consuntivo dal 2016 al 2021 e nel ddl di assestamento 2022.

(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
Rendiconto 2020	315,5
Rendiconto 2021	315,6

Ministero dello sviluppo economico (MISE- Tabella 3)

La struttura del MISE e le priorità per il 2021

La struttura organizzativa del MISE è stata ridefinita dal [DPCM 29 luglio 2021, n. 149](#), il **nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico**, entrato in vigore il 14 novembre 2021, che ha prevede le seguenti 9 Direzioni Generali:

- a) Direzione generale per la politica industriale, l'innovazione e le PMI;
- b) Direzione generale per la tutela della proprietà industriale - Ufficio italiano brevetti e marchi;
- c) Direzione generale per gli incentivi alle imprese;
- d) Direzione generale per le tecnologie delle comunicazioni e la sicurezza informatica - Istituto superiore delle comunicazioni e delle tecnologie dell'informazione;**
- e) Direzione generale per i servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali;**
- f) Direzione generale per la riconversione industriale e grandi filiere produttive;
- g) Direzione generale per il mercato, la concorrenza, la tutela del consumatore e la normativa tecnica;
- h) Direzione generale per la vigilanza sugli enti cooperativi e sulle società;
- i) Direzione generale per le risorse, l'organizzazione, i sistemi informativi e il bilancio.

La **Relazione della Corte dei Conti sul Rendiconto 2021** ricorda che "sotto il profilo amministrativo, nell'anno è continuato l'impegno del MISE nella gestione delle misure tese ad affrontare le conseguenze dell'emergenza. In tale contesto, il Ministero ha proseguito nell'attuazione delle forme di intervento pubblico a sostegno degli operatori economici previste anche nel 2021 dal legislatore. Ciò ha avuto importanti ricadute sulle dimensioni delle risorse finanziarie gestite, determinandone un'ulteriore espansione sia rispetto al livello precedente alla pandemia, sia rispetto al 2020" (tale aumento non riguarda peraltro i profili di interesse della IX Commissione).

Il Rendiconto 2021 del MISE per i profili di competenza della IX Commissione

Complessivamente, la **Missione 15 "Comunicazioni"** relativa al **MISE**, reca spese a consuntivo nel **Rendiconto 2021 per 546,1 milioni di euro** circa, rispetto a previsioni finali di 560,8 milioni.

Le due principali tematiche affrontate nell'ambito della missione investono le **reti**, inclusive delle iniziative dirette allo sviluppo della **Banda Larga e Ultralarga**, e la **gestione delle frequenze**; assumono altresì rilievo le **attività di sostegno alle comunicazioni** e alle informazioni, nell'ambito delle iniziative di incentivazione al pluralismo, all'innovazione digitale e al passaggio al nuovo standard DVB-T2.

Per quanto riguarda i **profili di competenza della IX Commissione**, rilevano gli stanziamenti relativi ai seguenti tre **programmi della missione 15 "Comunicazioni"**:

- **15.5: "Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio"**, 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, e comprende i contributi alle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale, i contributi agli operatori di rete per l'adeguamento degli impianti di trasmissione e il contributo per l'acquisto dei nuovi apparecchi televisivi;
- **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.

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 rilevante 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** relativo ai **servizi postali e telefonici** (*v. supra*).

Nella successiva tabella si confrontano gli importi relativi alle spese di **Rendiconto dal 2016 al 2021**, suddivisi tra le **missioni di competenza del MISE di interesse della IX Commissione**.

Rendiconto consuntivo dal 2016 al 2021 (in milioni di euro)

--	--	--	--	--	--	--	--

Programmi MISE di interesse della IX Commissione	Rendiconto 2016	Rendiconto 2017	Rendiconto 2018	Rendiconto 2019	Rendiconto 2020	Rendiconto 2021
Programma 15.5: "Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio"	13,06	13,2	12,25	11,9	11,5	10,3
Programma 15.8: "Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali"	143,36	94,46	98,06	239,1	567,8	494,1
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	41,1	41,6
<i>Totale Missione 15 MISE</i>	<i>204,15</i>	<i>154,52</i>	<i>157,88</i>	<i>294,9</i>	<i>620,4</i>	<i>546,1</i>
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	11,1	10,8
Totale MISE dei programmi di interesse della IX Commissione	214,53	163,8	167,25	395,8	531,5	556,8

La [Relazione della Corte dei Conti sul Rendiconto 2021](#) riporta, in via generale, che a seguito delle variazioni intercorse nell'anno, gli stanziamenti di competenza del 2021 del MISE sono ulteriormente raddoppiati, raggiungendo il livello di 20,6 miliardi, facendo segnare una crescita del 36 per cento rispetto al dato finale dell'anno precedente (15,1 miliardi). Tali risorse includono quelle relative ai progetti in essere finanziati in bilancio dal PNRR (0,5 miliardi) e dal Fondo complementare (0,7 miliardi). Sulla sensibile espansione degli stanziamenti in corso d'anno (+10,5 miliardi) ha inciso, come già accaduto nel 2020, l'assegnazione di risorse attraverso provvedimenti volti a fronteggiare le conseguenze della **crisi sanitaria**; nel complesso, gli stanziamenti destinati a tale finalità emergenziale hanno raggiunto nel 2021 la soglia di 11 miliardi (9,5 miliardi nel 2020). Sotto il profilo allocativo, la quasi totalità delle assegnazioni in corso d'anno ha riguardato la missione 11 "Competitività e sviluppo delle imprese" (circa 10,3 miliardi).

In materia di **infrastrutture per le telecomunicazioni**, registrano avanzamenti le misure di sviluppo delle reti di connessione veloce di competenza del MISE: il **Piano c.d. "Aree bianche"** (aree a fallimento di mercato) e il Piano Scuole, sul lato dell'offerta, il Piano voucher per famiglie e PMI, sul lato della domanda. Riguardo all'avanzamento fisico del Piano Aree bianche, a fine 2021, risultavano caratterizzati da progetti definitivi approvati il 96 per cento dei comuni previsti per la tecnologia in fibra (92,5 per cento nel 2020) e il 95 per cento per la tecnologia wireless (90 per cento nel 2020). Peraltro persistono alcuni ritardi nell'attuazione del Piano aree bianche, prevalentemente legati alle difficoltà riscontrate nelle procedure per il rilascio delle necessarie autorizzazioni. A fine 2021 si rilevano tassi di completamento dei cantieri pari a circa il 70 per cento per la tecnologia in fibra e all'88 per cento per quella wireless, per un avanzamento economico complessivo dei lavori del 74 per cento. Con riferimento alla spesa, a fine 2021 **l'avanzamento è pari a 643,7 milioni**, in ritardo rispetto alle previsioni di 944 milioni elaborate dal concessionario nel 2020. Per ridurre i tempi attuativi, *Infratel* Italia ha provveduto a sollecitare nel 2021 il concessionario, portando alla revoca di parte degli incarichi di progettazione affidati ad una società e alla loro relativa riassegnazione ad altri progettisti. Il concessionario ha provveduto, inoltre, ad affidare ad un soggetto il *Project Management* per anticipare, in particolare, le esigenze di varianti in corso d'opera attraverso l'ottenimento di permessi autorizzativi e la valutazione preventiva dei progetti, al fine ultimo di stimolare altresì il numero di progetti emessi. Nel complesso la diffusione della **BUL** ha portato ad una copertura a fine 2021 del 42 per cento delle famiglie, a fronte del target di nota integrativa del 36 per cento. In merito al **Piano Scuole**, approvato nel 2020 ed operativo da maggio 2021, consistente nella fornitura di connettività fino ad 1 Gigabit per le scuole statali e le istituzioni educative, lo stato di avanzamento mostra, alla prima settimana di gennaio 2022, 29.200 strutture scolastiche interessate, di cui 7.700 già collegate (il 26,3 per cento del totale da completare entro il 2023). Nel 2021 si sono registrati ulteriori progressi nella diffusione dei **servizi 5G**, in particolare di tipo commerciale e nella copertura della banda larga *wireless* 5G in tutte le aree urbane. Sul fronte degli stimoli alla domanda di servizi digitali, il **piano voucher** per le famiglie a basso reddito¹⁴⁶ ha ultimato a fine anno la fase di raccolta delle richieste dei cittadini e, sulla base dei dati *Infratel* Italia, al 31 dicembre 2021 risultavano attivati 209.000 contratti, per un totale di risorse impegnate di 102 milioni (su 200 milioni stanziati). Nella prospettiva di rafforzamento e sviluppo delle infrastrutture di rete, assume rilievo anche la piena operatività del catasto SINFI: complessivamente, al 31 dicembre 2021, 841 operatori hanno completato il conferimento dei dati (erano 820 nel 2020), in 470 hanno aggiornato la propria rete nel 2021, e circa 180 operatori risultano mancanti.

Per quanto riguarda il **processo di riassetto delle frequenze**, nel corso del 2021 sono state poste in essere le attività richieste dalla *Road map* per la **liberazione delle frequenze in banda 700 MHz** che, a partire dal primo luglio 2022, è utilizzata per l'implementazione delle reti 5G. Più in dettaglio, alla fine del 2021 risultavano liberate 619 frequenze (erano 303 nel 2020). Tuttavia, in corso d'anno si è resa necessaria una riprogrammazione delle scadenze

per la liberazione della banda 700 MHz, principalmente per le interferenze televisive lamentate da alcuni paesi confinanti, avvenuta con il DM 30 luglio 2021. Nel corso dell'anno, a seguito del decreto interministeriale (del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) del 20 gennaio 2021, sono stati corrisposti 72 indennizzi, per l'importo di 54,1 milioni, di competenza del 2020.

Nello stesso anno è proseguito il percorso di liberazione delle **frequenze 3,6-3,8 GHz**; non sono state effettuate richieste di pagamento delle misure compensative previste in favore degli operatori.

Quanto al percorso del passaggio al **nuovo standard di trasmissione digitale terrestre (DVB-T2)**, finalizzato al miglioramento della qualità e della definizione, i contributi per il rinnovamento delle apparecchiature di ricezione televisiva sono stati ampliati ed estesi al 2021. L'attuazione è avvenuta con decreto interministeriale, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, del 5 luglio 2021. A fine esercizio risultavano erogati complessivamente contributi per le nuove TV, per un totale di quasi 167,3 milioni €.

L'Assestamento 2022

Nel **ddl di Assestamento 2022** la **Missione 15 Comunicazioni** reca complessivamente uno stanziamento di spesa di **684,1 milioni**, in lieve aumento rispetto allo stanziamento delle legge di Bilancio 2022 che era pari a 678,8 milioni di euro. La variazione è riconducibile per 3 milioni ad atti amministrativi e per 2,2 milioni con il **ddl di Assestamento**.

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

- il **Programma 15.5 "Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio"**, il ddl di assestamento reca uno stanziamento di **11,5 milioni**, con una lievissima variazione in aumento rispetto alla legge di bilancio 2022;
- il **programma 15.8 "Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali"**, che reca complessivamente uno stanziamento di **Bilancio 2022 di 614,6 milioni €** e nel quale sono ricompresi gli stanziamenti per l'emittenza televisiva locale (capitolo 3125), i contributi agli operatori di rete per l'adeguamento degli impianti di trasmissione (cap. 7590), il contributo per l'acquisto dei nuovi apparecchi televisivi (cap. 7595), nonché le spese per il programma "polis" sui servizi di cittadinanza digitale (cap. 7521); si propone una **variazione in aumento con l'Assestamento di 1,3 milioni di euro**, arrivando ad uno stanziamento 2022 di **616,7 milioni**: la variazione è relativa al cap. 3150 per spese per favorire la diffusione della tecnologia 5G;
- il **Programma 15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"**, lo stanziamento **assestato** è di **55,8 milioni di euro**, rispetto a quello iniziale di bilancio di 52,8 milioni, con una lieve variazione di 2,1 milioni di euro in forza di atti amministrativi rispetto al Bilancio 2022 e con una variazione di 0,78 milioni proposta con l'Assestamento.

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 2022 di 12,5 milioni di euro, si evidenzia una lieve variazione in aumento in dipendenza di atti amministrativi per 0,38 milioni di euro per arrivare ad uno stanziamento assestato 2022 di **12,9 milioni di euro**.

Nella successiva tabella si confrontano gli importi relativi alle previsioni della **legge di bilancio 2022**, suddivisi tra le **missioni ed i programmi di interesse della IX Commissione**, con quelli proposti nel **disegno di legge di assestamento 2022**.

(in milioni di euro)

Programmi MISE di interesse della IX Commissione	Bilancio 2022	DDL Assestamento 2022
Programma 15.5 "Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio"	11,2	11,5
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")	614,6	616,7
Programma 15.9 Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti	52,8	55,8
<i>Totale Missione 15 Comunicazioni (MISE)</i>	678,6	684
Missione 17 (programma 17.18):Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni	12,5	12,9

