

dossier

XIX Legislatura

5 dicembre 2022

LEGGE DI BILANCIO 2023

*Profili di interesse della IX
Commissione Trasporti*

A.C. 643-bis



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 18/0/8



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it - [@CD_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 9/0/IX

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

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

TR0002.docx

NOTA

IL PRESENTE DOSSIER È ARTICOLATO IN DUE PARTI:

- la prima parte contiene le schede di lettura delle disposizioni della prima sezione, di competenza della IX Commissione Trasporti, estratte dal dossier generale sul disegno di legge di bilancio in esame;
- la seconda parte contiene l'analisi della seconda sezione del disegno di legge, recante il bilancio integrato per il 2023-2025 di competenza della IX Commissione Trasporti.

INDICE

La prima Sezione.....	3
1. La disciplina contabile della prima sezione	3
Schede di lettura Sezione I	5
Articolo 81 (<i>Trasporto pubblico locale e trasporto rapido di massa</i>)	7
Articolo 82 (<i>Collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente</i>).....	10
Articolo 83 (<i>Sospensione dell'aggiornamento biennale sanzioni amministrative previsto dal codice della strada</i>).....	14
Articolo 85 (<i>Misure a favore del settore dell'autotrasporto</i>).....	16
Articolo 86 (<i>Finanziamento del lotto costruttivo n. 3 della linea ferroviaria Torino-Lione</i>).....	17
Articolo 87 (<i>Finanziamento delle tratte nazionali di accesso al tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione</i>).....	20
Articolo 91 (<i>Corridoio Reno-Alpi</i>).....	22
Articolo 146 (<i>Oneri di servizio pubblico regione Friuli-Venezia Giulia</i>)	24
Articolo 153, comma 8 (<i>Riduzione della riassegnazione al MIT degli incrementi tariffari</i>).....	25
Articolo 164 (<i>Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e disposizioni relative</i>).....	26
La seconda Sezione.....	27
1. La disciplina contabile della seconda sezione	27
Ministero delle infrastrutture e trasporti (<i>Tabella n. 10</i>)	33
Ministero dell'economia e delle finanze (<i>Tabella n. 2</i>)	39
Ministero delle imprese e del Made in Italy (<i>Tabella n. 3</i>).....	41

LA PRIMA SEZIONE

1. La disciplina contabile della prima sezione

Dopo la riforma operata nel 2016, la legge di bilancio risulta costituita da un **provvedimento unico**, articolato in **due sezioni**.

La **prima sezione** (che assorbe in gran parte i contenuti della ex legge di stabilità) reca esclusivamente le **misure normative** tese a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica indicati nei documenti programmatici di bilancio, **Documento di Economia e Finanza** (DEF) e la relativa Nota di aggiornamento (NADEF). La **seconda sezione** (che assolve, nella sostanza, le funzioni dell'ex disegno di legge di bilancio) è dedicata alle previsioni di entrata e di spesa, formate sulla base del criterio della legislazione vigente, e reca le proposte di **rimodulazioni e di variazioni della legislazione di spesa** che non necessitano di innovazioni normative.

L'articolo 21, comma 1-*ter*, della legge n. 196 del 2009, pone **precisi limiti** al **contenuto** della **prima sezione** del disegno di legge di bilancio. In estrema sintesi, la prima sezione contiene esclusivamente:

- la determinazione del livello massimo dei saldi del bilancio dello Stato per il triennio di riferimento,
- le norme in materia di entrata e di spesa che determinano effetti finanziari, con decorrenza nel triennio, attraverso la modifica, la soppressione o l'integrazione dei parametri che regolano l'evoluzione delle entrate e della spesa previsti dalla normativa vigente o delle sottostanti autorizzazioni legislative ovvero attraverso nuovi interventi;
- le norme volte a rafforzare il contrasto e la prevenzione dell'evasione fiscale e contributiva o a stimolare l'adempimento spontaneo degli obblighi fiscali e contributivi;
- l'importo complessivo massimo destinato al rinnovo dei contratti del pubblico impiego nel triennio;
- le norme eventualmente necessarie a garantire il concorso degli enti territoriali agli obiettivi di finanza pubblica.

In ogni caso, la prima sezione non deve contenere norme di delega, di carattere ordinamentale o organizzatorio, né interventi di natura localistica o microsettoriale ovvero norme che dispongono la variazione diretta delle previsioni di entrata o di spesa contenute nella seconda sezione del medesimo disegno di legge.

SCHEDE DI LETTURA
SEZIONE I

Articolo 81

(Trasporto pubblico locale e trasporto rapido di massa)

L'**articolo 81** – al comma **1** - rifinanzia il **Fondo** istituito con l'art. **200** del decreto-legge n. **34** del **2020** (c.d. **Rilancio**). È autorizzata la spesa di **100** milioni per il **2023** e di **250** milioni per il **2024**, per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19.

Nel comma **2** sono stanziati risorse per il completamento della **linea C** della metropolitana di Roma. Dal **2023** al **2032** è previsto un totale di **2 miliardi e 200 milioni** di euro. L'erogazione è subordinata alla presentazione – da parte del commissario straordinario ed entro il 28 febbraio 2023 – di un quadro aggiornato dell'avanzamento dell'opera e di un cronoprogramma.

Più in dettaglio, la disposizione di cui al comma 1 prevede ulteriori risorse per il **Fondo per il sostengono al TPL**, che era stato istituito nello stato di previsione MIMS (ora nuovamente MIT) per il **2020**, in ragione dei mancati ricavi delle imprese che lo gestiscono, dovuti alla crisi pandemica.

La dotazione iniziale del fondo era di **500** milioni di euro e doveva coprire il periodo 23 febbraio 2020 – 31 dicembre 2021.

Il **riparto** doveva avvenire con **decreto** del MIMS, di concerto con il MEF e previa intesa con la Conferenza unificata. Il primo riparto – come si evince dalla Relazione tecnica - è avvenuto con decreto interministeriale n. 340 del 2020.

Come specificato anche dalla Relazione illustrativa, il Fondo era stato incrementato, dapprima, con l'art. 44 del decreto-legge n. 104 del 2020 (c.d. Sostegni) per **400** milioni per l'anno 2020 e, poi, con l'art. 29 del decreto-legge n. 41 del 2021 (c.d. Sostegni-bis), di **800** milioni per l'anno 2021.

Si sono quindi avuti successivi decreti interministeriali di riparto.

La nuova disposizione **estende** il periodo di riferimento per ottenere il contributo del Fondo fino al **31 marzo 2022** e prevede **100 milioni** per il **2023** e **250** milioni per il **2024**.

I nuovi decreti di riparto dovranno tener presenti i contributi già ottenuti dalle imprese destinatarie del sostegno.

*Posto che il termine di efficacia dell'autorizzazione di spesa (31 dicembre 2021) appare scaduto, si valuti l'opportunità di formulare meglio la disposizione per chiarire che si tratta di una **nuova autorizzazione** di spesa e non di un incremento.*

Al comma 2, è **autorizzata** la spesa **complessiva di 2 miliardi e 200 milioni** per le seguenti voci inerenti al completamento della **linea C della metropolitana di Roma**:

- realizzazione della tratta T1;
- completamento della tratta T2;
- adeguamento contrattuale per maggiori oneri per la tratta T3.

Gli importi sono così distribuiti sugli anni di riferimento:

- **50 milioni** er gli anni dal **2023** al **2025**;
- **100 milioni** per il **2026** e il **2027**;
- **200 milioni** per il **2028** e il **2029**;
- **500 milioni** per il **2030** e il **2031**;
- **450** per il **2032**.

La disposizione specifica che tali importi costituiscono il **limite massimo** di contributo dello Stato alla realizzazione dell'opera. Per il caso di **eccedenze necessarie**, dovranno provvedervi il **comune** (Roma Capitale) e la **regione Lazio**.

Ai fini dell'erogazione dei finanziamenti, è previsto che entro il **28 febbraio 2023** il **commissario straordinario** – nominato ai sensi del decreto-legge c.d. sblocca cantieri (n. 32 del 2019) – presenti al MIT un quadro completo e aggiornato, riscontrabile sui sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato, dei lotti in corso di realizzazione e da realizzare, con indicazione, per ciascun lotto:

- dei relativi costi;
- dello stato progettuale o realizzativo;
- delle risorse già disponibili;
- del cronoprogramma procedurale e finanziario.

L'inserimento della linea C della metropolitana di Roma è avvenuto con DPCM del 16 aprile 2021.

Sul relativo **schema** (atto del Governo n. 241 – XVIII legislatura) la IX - Commissione Trasporti della Camera ha reso parere **favorevole** con **condizioni** in data 11 marzo 2021; l'8° Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato ha reso parere **favorevole** con **osservazioni** il medesimo 11 marzo 2021.

Il costo stimato dell'opera era originariamente di 5 miliardi e 832 milioni di euro.

Il commissario straordinario inizialmente nominato era il dott. Maurizio **Gentile**.

Successivamente, con DPCM **14 aprile 2022**, il provvedimento commissariale è stato aggiornato ed è stata nominata commissario straordinario l'arch. M. Lucia **Conti**, la quale è stata **ascoltata** dalla IX Commissione Trasporti della Camera in data 22 marzo 2022. Sullo **schema** (atto del Governo n. 365 – XVIII legislatura) poi la medesima Commissione ha espresso parere **favorevole** con **osservazioni** in data 23 marzo 2022.

L'8° Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato ha espresso nella stessa data parere **favorevole**.

Per ulteriori raggugli si rinvia al [dossier sull'atto 365 – XVIII legislatura](#).

[Qui la prima ordinanza commissariale](#) dell'arch. Conti.

Articolo 82
*(Collegamento stabile, viario e ferroviario
tra la Sicilia e il continente)*

L'articolo 82 contiene diverse disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (c.d. Ponte sullo Stretto) confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

A tale riguardo è utile ricordare che il Ponte sullo Stretto di Messina (Opera) già dichiarato con la [legge n. 1158 del 17 dicembre 1971](#) “*opera di prevalente interesse nazionale*”, veniva poi anche inserito, con delibera CIPE n. 121 del 2001, nel programma delle opere di “*preminente interesse nazionale*”.

Gli studi e le fasi progettuali dell'Opera – svolti dalla società concessionaria “Stretto di Messina S.p.A.”, di seguito SdM, successivamente posta in liquidazione, come si dirà in seguito, partecipata da ANAS S.p.A., azionista di controllo (81,848), Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (13,000), Regione Calabria (2,576) e Regione Siciliana (2,576) – hanno avuto il seguente sviluppo:

- ante 1978: Studi di Fattibilità sviluppati dal Gruppo Ponte di Messina S.p.A., acquistati e poi parzialmente utilizzati da SdM;
- 1984-1987: Studi di Fattibilità sviluppati da SdM, relativi alla scelta tipologica dell'opera tra le tre possibili tipologie (ponti, tunnel subacquei, tunnel subalvei), con relativi pareri ANAS, FS, CSLLPP e Consulta Estera SdM;
- 1988-1990: Progettazione di Massima Preliminare di un ponte a due campate e di un ponte a campata unica per pervenire alla scelta della tipologia di opera e a stabilire il suo posizionamento, con relativi pareri ANAS, FS, Consiglio Superiore dei Lavori pubblici (di seguito CSLLPP) e Consulta Estera SdM;
- 1991-1994: Progettazione di massima e Studio d'Impatto Ambientale (SIA), con relativi pareri ANAS, FS; Commissione di Garanzia della Qualità del progetto incaricata da SdM;
- 1997-2001: Presentazione al CSLLPP con relativi aggiornamenti ed integrazioni, esame del CIPE, valutazione da parte degli Advisor Ministeriali (Steinman e PriceWaterhouseCoopers) nonché della Commissione congiunta Dicoter (LLPP) – Min. Tesoro;

- 2001-2003: Progetto Preliminare e SIA, istruttoria e deliberazioni del Ministero Infrastrutture e Trasporti (“MIT”), parere di Valutazione Impatto Ambientale (“VIA”);
- 2003: in data 01.08.2003 con delibera n. 66 il CIPE (ora CIPESS) ha approvato il Progetto Preliminare dell’Opera;
- 2003: in data 30.12.2003 è stata sottoscritta la Convenzione di Concessione tra il MIT (ora MIMS) Concedente e la Stretto di Messina S.p.A.. La Convenzione demandava alla Concessionaria, tra l’altro, il compito di progettare e realizzare l’Opera mediante affidamenti secondo le regole dell’evidenza pubblica, con ricorso al finanziamento dell’Opera basato sulla finanza di progetto.
- 2003-2005: Preparazione ed Espletamento delle procedure concorsuali ad evidenza pubblica;
- 2009-2011: Progettazione Definitiva con Aggiornamento SIA e Valutazione d’Incidenza, iter approvativo SdM, Conferenza di Servizi, parere VIA.
Tutta la documentazione progettuale è stata trasmessa all’azionista di controllo Anas S.p.A. nel settembre del 2020.

Per quanto riguarda, invece, gli ulteriori principali interventi normativi, si segnala che nel novembre 2012 venivano emanate nuove disposizioni (inizialmente previste [dall’art. 1 del decreto-legge 2 novembre 2012, n. 187](#), sostituito dall’art. [34-decies del decreto-legge n. 179/2012](#), convertito con modificazioni in Legge 17 dicembre 2012, n. 221) che erano finalizzate ad introdurre speciali procedure per verificare la sostenibilità del piano economico-finanziario dell’Opera, considerata l’allora condizione di tensione dei mercati finanziari internazionali.

Presupposto per l’avvio del percorso previsto dalle nuove norme di legge era costituito dalla **sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo tra SdM e il Contraente Generale Eurolink** da formalizzare nel termine perentorio del 1° marzo 2013.

Poiché tale atto aggiuntivo non è stato formalizzato **si è verificata la caducazione – ex lege – di ogni rapporto contrattuale e convenzionale stipulato da SdM.**

Oltre alla conseguenza della caducazione di tutti i contratti è stata disposta la **messa in liquidazione della Società con Decreto del Presidente del**

Consiglio dei Ministri del 15 aprile 2013 che ha nominato un Commissario Liquidatore entrato in carica il 14 maggio 2013.

All'apertura della liquidazione, sono state emanate, **con Atto Interministeriale del MEF e del MIT del 12 settembre 2013**, le linee guida per la liquidazione della SdM

In conseguenza di tali disposizioni, la stessa Società, nonché gli aggiudicatari delle procedure di appalto (caducate) proponevano ricorso in sede civile, domandando in via principale:

- 1) la Stretto di Messina S.p.a, nei confronti della Presidenza del Consiglio e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: indennizzo di 325 milioni in conseguenza della revoca della concessione e dei lavori già effettuati;
- 2) Eurolink (Contraente generale), nei confronti della Società, della Presidenza del Consiglio e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: risarcimento per complessivi 700 milioni di euro, oltre rivalutazione ed interessi in ragione della caducazione *ex lege* del contratto già stipulato;
- 3) *Parsons Transportation Group Inc* (Project Management Consultant), nei confronti della Società, della Presidenza del Consiglio e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: risarcimento per complessivi 90 milioni di euro in ragione della caducazione *ex lege* del contratto già stipulato.

L'articolo in questione, al fine di riattivare la Società e di risolvere il contenzioso pendente, prevede la rinuncia della Società al contenzioso con le Amministrazioni pubbliche, la definizione stragiudiziale delle sopra citate controversie con il contraente generale e il Project Management Consultant e la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto.

Passando, nello specifico, all'esame del contenuto normativo si segnala che il **comma 1** qualifica l'intervento come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale consentendo quindi l'accelerazione dei tempi di realizzazione dell'opera attraverso l'assunzione da parte della figura del contraente generale delle funzioni di progettista, costruttore e finanziatore dell'opera da realizzare, disciplinata [dall'articolo 194 del Codice degli appalti](#).

Il comma prevede inoltre la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio.

Il **comma 2** stabilisce la sospensione dei giudizi civili pendenti con il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla

realizzazione dell'opera, nel periodo temporale di novanta giorni che sono riservati alla procedura transattiva di cui al successivo comma 4.

Il **comma 3** prevede che le Società ricorrenti in giudizio sottoscrivano l'atto di rinuncia al contenzioso con le Amministrazioni pubbliche.

Il **comma 4** autorizza la Società Stretto di Messina a stipulare con tutte la parti in causa nei precitati giudizi uno o più atti transattivi di reciproca integrale rinuncia alle azioni e agli atti dei medesimi giudizi.

Il **comma 5**, indipendentemente dall'esito della procedura transattiva, prevede che è revocato lo stato di liquidazione della Società con effetto dalla data di iscrizione del medesimo decreto nel registro delle imprese in deroga all'articolo 2487-ter, comma 2 del Codice civile che, ove applicabile, ne avrebbe subordinato l'efficacia alla previa acquisizione del consenso dei soci creditori.

A seguito della revoca dello stato liquidatorio, **il comma 6** dispone la convocazione dell'assemblea dei soci così da procedere, ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, alla nomina degli organi sociali.

Il **comma 7**, infine, prevede che, al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e la Società ANAS S.p.a. sono autorizzate a sottoscrivere aumenti di capitale, proporzionalmente alla quota di partecipazione, sino all'importo complessivamente non superiore a 50.000.000 euro.

Articolo 83

(Sospensione dell'aggiornamento biennale sanzioni amministrative previsto dal codice della strada)

L'articolo 83 sospende, per gli anni 2023 e 2024, l'aumento biennale dell'importo delle sanzioni amministrative al Codice della strada.

L'articolo 83 sospende, per gli anni 2023 e 2024, l'operatività dell'articolo 195, comma 3, del [Codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992](#), e quindi l'aumento biennale dell'importo delle sanzioni amministrative ivi previsto, in considerazione dell'eccezionalità dell'attuale situazione economica.

L'articolo 195 citato dispone, al comma 3, che la misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni al Codice della strada sia aggiornata con cadenza biennale in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'[indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati](#) (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti.

A tal fine, entro il 1° dicembre di ogni biennio, il Ministro della giustizia provvede, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, a fissare i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie, che si applicano a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo.

Tali limiti devono essere stabiliti seguendo i criteri di cui ai commi precedenti, vale a dire (comma 2):

- la gravità della violazione;
- l'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione;
- la personalità del trasgressore e le sue condizioni economiche.

Infine, l'ultimo periodo del comma 3 dispone espressamente che i suddetti limiti possono superare quelli massimi previsti dal comma 1, a mente del quale – e premesso che la sanzione amministrativa consiste nel pagamento di una somma di danaro tra un limite minimo ed un limite massimo fissato dalla singola norma, sempre entro il limite minimo generale di euro 21 ed il limite massimo generale di euro 9.296 (per la conversione in euro degli importi delle sanzioni originariamente stabiliti in lire, si veda il [decreto legislativo n. 213 del 1998, articolo 51](#)) – il predetto limite massimo generale può essere superato solo in tre casi:

1. nelle ipotesi di aggiornamento di cui al comma 3;
2. quando si tratti di sanzioni proporzionali;

3. quando si tratti di **più violazioni** ai sensi dell'**articolo 198**, nel qual caso è irrogata la sanzione prevista per la violazione più grave, aumentata fino al triplo.

Come chiarisce la Relazione tecnica, la disposizione **non** comporta nuovi né maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'introito derivante dall'applicazione delle predette sanzioni ha carattere **eventuale** e **aleatorio**, **non determinabile *ex ante***.

Articolo 85 (Misure a favore del settore dell'autotrasporto)

L'**articolo 85** autorizza la spesa di **200 milioni** di euro per il **2023** quale contributo per l'aumento del costo del **carburante** alle imprese aventi **sede legale o stabile organizzazione in Italia**, che utilizzino veicoli di categoria **euro 5 o superiore** per attività di autotrasporto.

L'**articolo 85** autorizza la spesa di **200 milioni** di euro per l'anno **2023** al fine di riconoscere un **contributo** per mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento del costo del **carburante** impiegato in veicoli di categoria **euro 5 o superiore**, alle imprese aventi **sede legale o stabile organizzazione in Italia** che effettuano attività di **autotrasporto**.

La disposizione, nel richiamare il rispetto della normativa europea in materia di **aiuti di Stato** di cui all'articolo **107 TFUE**, dispone che ai relativi adempimenti provvede il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Ai sensi del successivo **comma 2**, compete, altresì, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilire con decreto, **entro il 31 marzo 2023**, **modalità e termini** per l'erogazione del contributo.

La disposizione si inserisce nel quadro delle misure di sostegno al settore dell'autotrasporto, da ultimo previste dall'**articolo 14, comma 1**, del [decreto-legge n. 144 del 2022](#) (c.d. **aiuti ter**: [qui](#) il *dossier*) e dall'**articolo 7** del [decreto-legge n. 176 del 2022](#) (c.d. **aiuti quater**: [qui](#) il *dossier*), quest'ultimo in corso di conversione.

Nel dettaglio, l'articolo 7 appena citato dispone che i **contributi**, già previsti dall'articolo 14 del decreto-legge n. 144 per il sostegno al settore dell'**autotrasporto merci**, sono erogati **esclusivamente** alle imprese aventi **sede legale o stabile organizzazione in Italia**, e sempre nel rispetto della normativa europea sugli **aiuti di Stato**, delegando ogni relativo adempimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**MIT**).

L'**articolo 14**, a sua volta, ha autorizzato la spesa di **100 milioni** di euro per il 2022, di cui **85 milioni** destinati al sostegno del settore dell'**autotrasporto di merci** e **15 milioni** destinati al sostegno del settore dei servizi di **trasporto di persone su strada**.

Si valuti l'opportunità di esplicitare meglio le attività di autotrasporto interessate dal contributo, giacché l'espressione "predette attività" non trova riscontro nel testo, ma solo nella rubrica.

Articolo 86 *(Finanziamento del lotto costruttivo n. 3 della linea ferroviaria Torino-Lione)*

L'articolo 86 autorizza l'avvio del terzo lotto costruttivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con delibera CIPESS da emanare entro il 31 marzo 2023.

In dettaglio, il **comma 1** dispone che il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), **entro il 31 marzo 2023, autorizzi con deliberazione l'avvio della realizzazione del terzo lotto costruttivo** dell'intervento "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, sezione internazionale – parte comune italo-francese – sezione transfrontaliera", ai sensi dell'articolo 2, commi 232 e 233 della legge 23 dicembre 2009, n.191. Il **lotto 3** consiste nel **completamento del tunnel di base e delle opere civili** del tunnel di base in Francia ed in Italia, con un fabbisogno finanziario previsto di 1.274,32 mln €

La disposizione richiamata, della legge finanziaria 2010, prevede che possa essere autorizzato l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi dei progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, per un importo complessivo residuo da finanziare non superiore a 10 miliardi di euro, rispettando alcune condizioni.

Il **comma 1** prevede inoltre che il MIT, **ai fini dell'assegnazione delle risorse, presenti un'apposita relazione** concernente i **contributi versati dall'Unione europea alla società Tunnel Euralpin Lyon Turin-TELT s.a.s.** per l'intervento di cui al periodo precedente.

Si valuti l'opportunità di specificare a chi debba essere presentata la relazione prevista e in che tempi.

Si dispone infine che **entro il 31 marzo di ogni anno - a partire dal 2024 - il MIT proponga al CIPESS la destinazione dei contributi europei**, di cui al periodo precedente, **versati alla società al 31 dicembre dell'anno precedente, in via prioritaria alla copertura del fabbisogno residuo dei lotti costruttivi** del medesimo intervento **ovvero ad altri interventi ferroviari previsti nel Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria Italiana S.p.a.** Si prevede che in tale ultimo caso, le risorse confluiscono al pertinente capitolo dello stato

di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, previo versamento all'entrata del bilancio da parte della società TELT sas.

Nel *box* si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della tratta ferroviaria Torino Lione. Per ulteriori approfondimenti si rinvia all'apposito [Focus](#).

• **La tratta ferroviaria Torino-Lione**

La tratta ferroviaria Torino – Lione è una **linea mista merci/passeggeri**, come le altre dorsali di attraversamento delle Alpi già esistenti, che è collocata nel "Corridoio Mediterraneo" della Rete Transeuropea dei trasporti TEN-T. Il progetto, deriva dall'**Accordo Internazionale** tra Italia e Francia, stipulato il 30 gennaio 2012 e ratificato con la legge 23 aprile 2014, n. 71, e prevede la messa in esercizio della **tratta transfrontaliera alla fine del 2029**.

La «sezione internazionale» è l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino. All'interno della sezione internazionale, vi è la "**sezione transfrontaliera**", che si estende per **65 Km** tra le nuove stazioni di **Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e di Susa-Bussoleno in Italia**, il cui elemento principale è il **tunnel di base del Moncenisio lungo 57,5 km** (12,5 in territorio italiano e 45 in territorio francese). Il nuovo tunnel **sostituirà** l'attuale percorso, di cui fa parte anche il **tunnel ferroviario storico del Frejus** di circa 14 km, che non risponde ai nuovi standard europei di sicurezza (definiti nel regolamento UE n. 1303/2014).

Le opere saranno realizzate (in base all'articolo 4 dell'Accordo del 2012) in diverse fasi funzionali: la prima fase prevede la realizzazione della sezione transfrontaliera, che comprende, oltre al tunnel di base, anche i raccordi alle linee esistenti (in Italia alla linea storica a Bussoleno). Il **Progetto definitivo della sezione transfrontaliera** è stato approvato dal CIPE con [delibera n. 19 del 20 febbraio 2015](#) ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la costituzione del nuovo **oggetto Promotore pubblico**, la società **Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT S.A.S.)**, responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura. Con la [delibera n. 6/2018](#) (modificata dalle successive delibere 21 marzo e 28 aprile 2018) il CIPE ha dato il **parere** sullo schema di **Contratto di programma fino al 2029** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della **sezione transfrontaliera** della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, poi oggetto di esame parlamentare da parte della IX Commissione della Camera nella XVIII legislatura ([A.G. 221](#)), che ha espresso il [proprio parere](#) nella seduta del 23 dicembre 2020. Il **contratto** è stato sottoscritto il **21 maggio 2021**.

Circa lo **stato de lavori**, sono stati completati gli studi e le opere geognostiche e sono in corso i lavori del 1° e del 2° lotto costruttivo per la realizzazione del Tunnel di base. Ad aprile 2022 risultano completati 10,5 km del tunnel di base. Per approfondimenti sui finanziamenti, le delibere e lo stato dei lavori si rinvia alla relativa [scheda opera](#) della banca dati SILOS sulle infrastrutture strategiche ed al [sito della società TELT Spa](#).

Con [DPCM 5 agosto 2021](#) il Cons. Calogero Mauceri, è stato nominato **Commissario straordinario per la tratta italiana** della linea ferroviaria alta capacità/alta velocità

Torino-Lione e, con il successivo [DPCM 22 febbraio 2022](#), **Presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione**, con il compito di favorire la partecipazione del territorio alle attività di analisi, elaborazione, condivisione e confronto durante le fasi di realizzazione dell'opera.

Nell'**Allegato Infrastrutture al DEF 2022** è inserito l'intervento "Torino-Lione - Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE) (di competenza TELT)", con un costo dell'intervento di 5.631 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 3.359 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 2.273 milioni di euro.

Articolo 87

(Finanziamento delle tratte nazionali di accesso al tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione)

L'**articolo 87** autorizza il finanziamento delle tratte **nazionali** di alcune opere di accesso al tunnel di base Torino Lione, relative alla "Cintura di Torino" e all'adeguamento della linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana.

In dettaglio, il **comma 1**, autorizza la spesa di:

- 50 milioni di euro per l'anno 2024;
- 100 milioni di euro per l'anno 2025;
- 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029

al fine di consentire l'accesso ai contributi da parte dell'Unione europea delle seguenti opere ferroviarie relative alle **tratte nazionali di accesso al tunnel di base Torino Lione**:

- a) "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie";
- b) "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana".

Si ricorda che **la parte in territorio italiano della Sezione transfrontaliera** è complessivamente pari a 17 km circa, di cui: 12,53 km nel Tunnel di base (la parte italiana del Tunnel), dal confine di Stato all'imbocco est del tunnel a Bussoleno (Susa); il Nodo di Susa, comprendente sia la nuova Stazione internazionale che un tratto all'aperto di circa 3 km; la galleria per l'interconnessione alla linea storica Torino Modane di 2,1 km; l'interconnessione con la linea storica Torino Modane all'entrata della Stazione di Bussoleno; lo svincolo di Chiomonte e opere connesse. La variante di Cantierizzazione del 2018, colloca a Chiomonte il principale cantiere italiano. A ciò si aggiunge la realizzazione della galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km. In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana è incaricata di realizzare i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno.

Per quanto riguarda i costi, la **delibera CIPE n. 67/2017** ha definito il nuovo limite di spesa rivalutato per la parte di competenza italiana in 5.631,47 milioni di euro, al lordo dei finanziamenti UE (che sono da determinare) ed ha fissato gli stanziamenti annui a carico dell'Italia nella misura di **143,54 milioni € dal 2020 al 2029**. A questi vanno aggiunti **451,26 milioni € di risorse UE** attribuite all'Italia (di cui 327,8 milioni inclusi nel costo certificato e 123,4 milioni per indagini geognostiche, quindi escluse dal costo certificato), che sono stati

ripartiti negli anni dal 2015 al 2019, in base ad un contratto di sovvenzione siglato il 1° dicembre 2015 tra Italia, Francia e Agenzia europea per l'Innovazione reti (INEA). Le **risorse nazionali disponibili** per l'opera sono pari a **2.966,76 milioni di euro**, distribuiti su diversi capitoli del bilancio dello Stato (capitoli 7532/MIT, 7163/MIT e 7122/MEF). I fabbisogni residui, relativi al finanziamento dei restanti lotti costruttivi 3, 4 e 5 sono stati stimati dal CIPE complessivamente in 2.738,84 milioni di euro, comprensivi della quota a carico dell'Unione europea che è ancora da determinare. Per quanto riguarda le risorse UE, il *Grant Agreement* sottoscritto il 25 novembre 2015 fra lo Stato Italiano, lo Stato francese e l'UE ha assegnato sovvenzioni a valere sulla quota italiana fino ad un massimo di 451,26 milioni di euro, sia per le opere geognostiche (123,40 milioni di euro) che per i lavori (327,86 milioni di euro). Ad aprile 2020 il *Grant agreement* a valere sui fondi CEF è stato prorogato fino al 31 dicembre 2022.

Per approfondimenti sulla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione e sui relativi finanziamenti si rinvia al [Focus](#) pubblicato sul portale di documentazione della Camera dei deputati, nonché alla scheda del precedente articolo 86.

Con il **comma 2** si **rinvia al Contratto di programma** tra il MIT e Rete ferroviaria Italiana spa **l'indicazione distinta dei finanziamenti** per le opere suddette.

Il **comma 2** prevede inoltre che **i contributi dell'Unione europea versati a Rete ferroviaria Italiana spa** relativamente ai medesimi interventi **siano rifinalizzati nell'ambito del contratto di programma vigente** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la medesima società.

Si ricorda che il **CIPRESS** con [delibera 2 agosto 2022](#) (GU del 9 novembre 2022) ha **approvato il Contratto di programma 2022-2026 - Parte investimenti** tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a. Il Contratto è stato registrato alla Corte dei conti il 25 ottobre 2022. Il 26 novembre 2021, MIT e RFI avevano sottoscritto l'[Aggiornamento 2020-2021](#) del Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti.

Articolo 91 (Corridoio Reno-Alpi)

L'**articolo 91** autorizza la spesa di **22 milioni** di euro per il **2023**, in favore di **RFI S.p.A.**, per la progettazione della **linea Chiasso-Monza** lungo il corridoio europeo **Reno-Alpi**.

L'**articolo 91** autorizza, in attuazione della dichiarazione di intenti sottoscritta tra Italia e Svizzera il 18 settembre 2014, la spesa di **22 milioni** di euro per il **2023** in favore di Rete Ferroviaria Italiana – **RFI S.p.A.** per la progettazione della **linea Chiasso-Monza** lungo il corridoio europeo **Reno-Alpi**.

Il [corridoio Reno-Alpi](#) è, tra le [reti di trasporto trans-europee TEN-T](#), quella che si snoda lungo la direttrice **nord-sud**, collegando il Mare del Nord e i porti di Anversa, Rotterdam, Amsterdam e Brugge, con il Mar Mediterraneo tramite il porto di Genova.

Tra le opere strategiche nel territorio italiano, si ricorda proprio il progetto del [Terzo Valico dei Giovi](#), che consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e del resto d'Europa e di trasferire quote consistenti di traffico merci dalla strada alla rotaia, in linea con gli obiettivi europei della sostenibilità ambientale e sociale dei trasporti (per la fonte e ulteriori approfondimenti, v. [qui](#)).

In base ai dati forniti da RFI ([qui](#) il *link*), il corridoio Reno-Alpi ha un'estensione di circa **3.900 km**, attraversa l'area **maggiormente industrializzata** d'Europa e rappresenta la linea ferroviaria con il **maggior volume di merci** trasportate in Europa: basti pensare che su di esso viaggia **la metà** del traffico ferroviario merci internazionale in Italia.

Lo stato di avanzamento di alcuni progetti del lato italiano dell'infrastruttura è rimasto, tuttavia, a lungo **fermo**.

Sul tema era stata presentata nella XVIII legislatura la [risoluzione Mulè 7-00543](#) in Commissione Trasporti alla Camera dei deputati (22 settembre 2020), nella quale, sottolineandosi la **mancanza di finanziamenti** per la progettazione definitiva e la fase realizzativa del progetto di quadruplicamento della linea Chiasso-Seregno, costituita da una nuova linea lunga circa 37 chilometri, si evidenziava il concreto rischio che si verificasse un **“effetto imbuto” prodotto dall'inadeguatezza della ferrovia Chiasso-Como**, per il sommarsi del traffico ferroviario proveniente dalla Svizzera in direzione Milano (con un volume stimato per il 2025 in 98 treni pendolari giornalieri, contro i 37 del 2015 e in 170 convogli merci giornalieri a fronte dei 44 del 2015) e del traffico ferroviario che, attraverso il tunnel del Terzo valico dei Giovi (la cui realizzazione definitiva è prevista per il 2023), da Genova attraverserà la pianura padana.

La risoluzione impegnava, conseguentemente, il Governo, «alla luce di una nuova valutazione dell'adeguatezza delle precedenti previsioni in ordine alla capacità della **linea ferroviaria Chiasso-Como-Monza** di assorbire in maniera efficiente i nuovi volumi di traffico ferroviario conseguenti all'apertura del traforo del monte Ceneri, in ragione degli adeguamenti in corso di realizzazione, ad **avviare il completamento della realizzazione del raddoppio della ferrovia**».

Articolo 146 *(Oneri di servizio pubblico regione Friuli-Venezia Giulia)*

L'**articolo 146** stanziava complessivamente **7,2 milioni di euro** per gli anni **2023, 2024 e 2025** per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico per i collegamenti con l'aeroporto di Trieste. La **Regione Friuli-Venezia Giulia** si impegna per la **medesima cifra** a titolo di cofinanziamento.

L'**articolo 146** concerne gli **oneri di servizio pubblico** per i collegamenti con l'aeroporto di **Trieste**. La norma stanziava:

- **2 milioni** di euro per l'anno **2023**;
- **2,6 milioni** di euro per ciascuno degli **anni 2024 e 2025**.

La Regione Friuli Venezia Giulia deve concorrere per le medesime somme a titolo di **cofinanziamento**.

La disposizione s'inserisce in un solco normativo che prende le mosse dall'art. **36** della legge n. **144** del **1999**, in punto di **continuità territoriale aerea** per la **Sardegna**, il quale prevede la cornice giuridica entro cui sono erogate le compensazioni ai vettori per l'assolvimento degli **oneri di servizio pubblico** (collegati al **diritto alla mobilità**, di cui all'art. **16** della Costituzione).

Successivamente, l'art. **82** della legge finanziaria per il 2003 (la n. **289** del **2002**) aveva esteso il regime della legge n. 144 del 1999 ai collegamenti con **altre città**.

La legge di bilancio per l'anno **2022** (n. 234 del 2021) aveva aggiunto, tra queste, **Trieste** (e Ancona: art. 1, comma **953**).

Il comma **954** della medesima legge prevedeva già il concorso della Regione Friuli Venezia Giulia per 3 milioni di euro per il 2022 per le compensazioni inerenti al capoluogo.

La nuova disposizione **rifinanzia le compensazioni ai vettori** per gli anni di riferimento del bilancio pluriennale qui in commento.

Articolo 153, comma 8
(Riduzione della riassegnazione al MIT degli incrementi tariffari)

Il comma **8** dell'**articolo 153** reca una **riduzione** degli **stanziamenti per il MIT** di **un milione** di euro all'**anno** a partire **dal 2023**.

In dettaglio, l'art. 153, comma 8, **modifica** una disposizione contenuta nell'art. 1, comma 238, della legge finanziaria per il 2005 (la n. 311 del 2004). In tale disposizione si prevede che le **tariffe** per le operazioni in materia di motorizzazione civile¹ dovessero (e debbano ancora) essere **elevate** con decreto interministeriale MIT-MEF², onde assicurare un'entrata allo Stato di 24 milioni di euro all'anno.

Il medesimo comma 238 prevede che una **quota** delle **entrate derivanti** da tali **aumenti tariffari sia riassegnata** allo stesso MIT per le funzioni inerenti ai progetti infrastrutturali, di cui al decreto attuativo (il n. 190 del 2002) della legge c.d. obiettivo (la n. 443 del 2001).

Peraltro, si osservi – sotto il profilo della tecnica legislativa – che il decreto legislativo n. 190 del 2002 è stato abrogato dal codice degli appalti del 2006 (decreto legislativo n. 163, a sua volta poi sostituito dal decreto legislativo n. 50 del 2016), sicché il riferimento al suo testo appare una mera indicazione di materia e **non un rinvio normativo**.

A tale riguardo, era previsto – anche in virtù di successive modifiche al medesimo comma 238 – che a decorrere dal 2022 sarebbero stati riassegnati al MIT 10 milioni e 883.900 euro. La nuova disposizione **riduce tale riassegnazione a 9 milioni e 883.900** ad anno a partire dal **2023**.

Si segnala, comunque, una correzione materiale: occorre che si novelli l'art. 1, comma 238, della legge n. 311 del 2004 e non già l'art. 238.

¹ Le operazioni di motorizzazione civile soggette a tariffa sono indicate nella legge n. 870 del 1986.

² V. i decreti di adeguamento delle tariffe **2 agosto 2007** (n. 161) e **5 ottobre 2015**.

Articolo 164

((Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e disposizioni relative))

L'**articolo 164** autorizza l'impegno e il pagamento delle spese dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'anno finanziario 2023 e reca altresì le disposizioni relative al personale e alle spese del Corpo delle capitanerie di porto nonché sulla riassegnazione di somme al Ministero per la definizione di eventuali pendenze con i concessionari autostradali uscenti.

In dettaglio, l'**art. 164** prevede:

- il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** come forza media nel 2023 (245 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma e 35 ufficiali piloti di complemento, 6 ufficiali delle forze di completamento) (**comma 2**);
- il numero massimo degli **allievi** del Corpo delle capitanerie di porto presso **l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali della Marina militare**, per l'anno 2023 (136 unità) (**comma 3**);
- il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT per le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2023, i **prelevamenti dal fondo a disposizione** iscritto nel programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste» (**comma 4**);
- la possibilità di versare in conto corrente postale da parte dei funzionari delegati, i fondi di qualsiasi provenienza, ai sensi del regolamento per i servizi di cassa e contabilità delle Capitanerie (**comma 5**);
- l'applicazione delle **disposizioni** legislative e regolamentari in vigore presso il **Ministero della difesa**, in quanto compatibili, alla gestione dei **fondi**, delle **infrastrutture** e dei **mezzi di pertinenza delle Capitanerie di porto** (**comma 6**);
- l'autorizzazione al Ragioniere Generale dello Stato a riassegnare, allo stato di previsione del MIT per il 2023, quota parte delle entrate versate al bilancio dello Stato derivanti dai corrispettivi di concessione offerti in sede di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali nella misura necessaria alla definizione delle eventuali pendenze con i concessionari uscenti (**comma 7**).

LA SECONDA SEZIONE

1. La disciplina contabile della seconda sezione

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

Le variazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti compongono, infatti, insieme alle innovazioni legislative introdotte con la Sezione I, il **complesso della manovra** di finanza pubblica.

Si ricorda, infatti, che a seguito della riforma del 2016, la parte contabile del bilancio contenuta nella **Sezione II** è venuta ad assumere un **contenuto sostanziale**, potendo incidere direttamente, attraverso le rimodulazioni ovvero attraverso rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti.

Le **previsioni** contenute nella **Sezione II**:

- sono **formate** sulla base della **legislazione vigente**, la quale **include** sia l'aggiornamento delle previsioni di spesa per oneri inderogabili e per fabbisogno sia le **rimodulazioni compensative**, che possono interessare anche i fattori legislativi, proposte dalle amministrazioni in sede di formazione del bilancio,
- evidenziano per ciascuna unità di voto, le proposte relative a rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti;
- riportano, per ciascuna unità di voto, anche gli **effetti** delle **variazioni** derivanti dalle disposizioni contenute nella **Sezione I**. In tal modo, la Sezione II fornisce, per ciascuna unità di voto, **previsioni c.d. “integrate”** con gli effetti della manovra.

Le unità di voto parlamentare

Le **unità di voto** per le **spese** sono individuate con riferimento ai **programmi**, intesi quali aggregati di **spesa con finalità omogenea** diretti al perseguimento di risultati, definiti in termini di beni e di servizi finali, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ambito delle **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa. Per le **entrate**, le unità di voto sono individuate con riferimento alla **tipologia** di entrata.

L'**unità di voto** deve indicare:

- l'ammontare presunto dei **residui** attivi o passivi alla chiusura dell'esercizio precedente a quello cui il bilancio si riferisce;
- l'ammontare delle entrate che si prevede di accertare e delle spese che si prevede di impegnare (**competenza**) nonché l'ammontare delle entrate che si prevede di incassare e delle spese che si prevede di pagare (**cassa**), **nell'anno** cui il bilancio si riferisce;
- le previsioni delle entrate e delle spese relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare le previsioni di entrata e di spesa, di competenza e di cassa, relative all'anno cui il bilancio si riferisce, sia quelle relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Soltanto le previsioni del primo anno costituiscono, tuttavia, limite alle **autorizzazioni di impegno e pagamento**.

Nell'ambito di ciascuna unità di voto, le **spese** sono **classificate** a seconda della **natura dell'autorizzazione di spesa** sottostante in:

- **oneri inderogabili**, ossia spese vincolate a particolari meccanismi o parametri che ne regolano l'evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi, tra cui rientrano le cosiddette **spese obbligatorie** (vale a dire, le spese relative al pagamento di stipendi, assegni, pensioni, le spese per interessi passivi, quelle derivanti da obblighi comunitari e internazionali, le spese per ammortamento di mutui, nonché quelle così identificate per espressa disposizione normativa);
- **fattori legislativi**, ossia spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio;
- **spese di adeguamento al fabbisogno**, ossia spese diverse dagli oneri inderogabili e dai fattori legislativi, quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni.

A tale classificazione si collega il diverso grado di flessibilità e di manovrabilità della spesa stessa, ai fini dell'applicazione della disciplina della **flessibilità del bilancio** (*cfr. paragrafo seguente*).

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

La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo

La c.d. **flessibilità** di bilancio consente alle amministrazioni di incidere sugli stanziamenti di spesa relativi ai **fattori legislativi** – determinati cioè da norme di legge - al fine di modularne le risorse secondo le necessità connesse al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

L'articolo 23, comma 3, della legge n. 196 consente, nella **Sezione II**, per **motivate esigenze** e nel rispetto dei saldi programmati di finanza pubblica:

a) la **rimodulazione in via compensativa tra le dotazioni di spesa** relative a **fattori legislativi** all'interno di ciascuno stato di previsione, anche tra missioni diverse, fermo restando la preclusione dell'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti (*c.d. rimodulazione verticale*).

È consentita altresì la rimodulazione delle **quote annuali** delle autorizzazioni **pluriennali di spesa in conto capitale**, nel rispetto del vincolo finanziario complessivo, per l'adeguamento delle dotazioni finanziarie al **Cronoprogramma** dei pagamenti (ai sensi dell'art. 30, co. 2, della legge n. 196): in questo caso, le rimodulazioni coinvolgono **una singola autorizzazione di spesa** e trovano compensazione nell'ambito del periodo pluriennale di riferimento (*c.d. rimodulazione orizzontale*). Per le autorizzazioni pluriennali di spesa in conto capitale è inoltre prevista la **reiscrizione** nella competenza degli esercizi successivi delle **somme non impegnate** alla chiusura dell'esercizio. Tale facoltà è concessa per una sola volta per le medesime risorse;

b) il **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione** delle dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale delle **leggi di spesa vigenti**, per un periodo temporale anche pluriennale. Tali variazioni di autorizzazioni legislative di spesa, in quanto non compensative, **concorrono alla manovra di finanza pubblica**³.

È prevista esplicita **evidenza contabile** delle variazioni relative ai fattori legislativi di spesa, in **appositi allegati conoscitivi** agli stati di previsione della spesa, che vengono aggiornati anche all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

La classificazione delle spese

Ai sensi dell'articolo 25 della legge di contabilità, la classificazione delle voci di **spesa** si articola su **tre livelli**:

- a) **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;
- b) **programmi**, ossia le **unità di voto parlamentare**, quali aggregati finalizzati al perseguimento degli obiettivi indicati nell'ambito delle missioni.

³ Si tratta della parte della manovra che **non necessita di innovazioni legislative**, inglobando di fatto i contenuti delle preesistenti Tabelle C, D, E della vecchia legge di stabilità. Prima della riforma ex legge n. 163/2016, i rifinanziamenti/definanziamenti e le riprogrammazioni erano operati con le Tabelle C, D ed E della legge di stabilità, e venivano poi recepiti in bilancio con Nota di variazioni, in quanto, investendo profili sostanziali, erano variazioni precluse alla vecchia legge di bilancio, stante la sua natura di legge formale.

c) **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in articoli (corrispondenti agli attuali piani di gestione).

Con il D.Lgs. n. 90/2016 sono state **introdotte** nel bilancio dello Stato le **azioni**, quali ulteriore articolazione dei programmi, volte a specificare ulteriormente la finalità della spesa. Al momento, esse rivestono carattere **meramente conoscitivo**, ad integrazione della classificazione per capitoli.

Le azioni complessive del bilancio dello Stato sono rappresentate in un **prospetto** dell'atto deliberativo, collocato dopo i quadri generali riassuntivi, che riporta il bilancio per Missione, Programma e Azione nella sua interezza.

Le spese del bilancio dello Stato sono inoltre esposte secondo le tradizionali **classificazioni economica e funzionale**.

La struttura degli stati di previsione della spesa

La Sezione II del disegno di legge di bilancio è costituita dallo stato di previsione dell'entrata e dagli stati di previsione della spesa relativi ai singoli Ministeri (**Tomo III** del ddl).

Il **deliberativo** di ciascuno **stato di previsione della spesa** espone gli stanziamenti dei programmi di spesa del Ministero, che costituiscono l'unità di voto parlamentare, con i seguenti **Allegati**:

- **Rimodulazioni** compensative **verticali** di spese per fattori legislativi e per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a);
- **Rimodulazioni** compensative **orizzontali** di spese per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a) e art. 30, co. 2, lett. a);
- **Rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** previste a legislazione vigente (art.23 c.3, lett.b);
- Dettaglio, per unità di voto, delle **spese** per oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno (art. 21, c.4);
- Reiscrizione somme non impegnate (art. 30 c.2).

Ogni stato di previsione della spesa presenta i seguenti **elementi informativi**:

- la **nota integrativa**, che contiene gli *elementi informativi* dei programmi, con riferimento alle azioni sottostanti, alle risorse finanziarie ad esso destinate per il triennio, le norme autorizzatorie che lo finanziano; il *piano degli obiettivi*, intesi come risultati che le amministrazioni intendono conseguire, correlati a ciascun programma, e i relativi *indicatori di risultato* in termini di livello dei servizi e di interventi;
- per ogni programma, la ripartizione in **unità elementari di bilancio** dei relativi stanziamenti;

- un riepilogo delle dotazioni di ogni programma secondo **l'analisi economica e funzionale**.

Agli stati di previsione della spesa dei singoli Ministeri sono allegati, secondo le rispettive competenze, degli **elenchi degli enti cui lo Stato contribuisce** in via ordinaria.

L'articolo 21, comma 14, della legge di contabilità dispone l'**approvazione con distinti articoli** di ciascuno stato di previsione dell'entrata e della spesa.

Ministero delle infrastrutture e trasporti
(Tabella n. 10)

Le spese del Ministero autorizzate per gli anni 2023-2025

Il disegno di legge di bilancio 2023-2025 autorizza, per lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, **spese finali**, in termini di competenza, pari a **20.242 milioni di euro nel 2023**, a **19.085 milioni di euro per il 2024** e a **16.952,3 milioni di euro per il 2025**, come si evince dalla tabella che segue.

Spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti per gli anni 2023-2025
(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	LEGGE DI BILANCIO 2022	PREVISIONI			
		DDL DI BILANCIO 2023	DIFF. BIL 2023-BIL 2022	DDL DI BILANCIO 2024	DDL DI BILANCIO 2025
Spese correnti	7.757,1	7.836,4	79,3	7.992,7	7.644,3
Spese in c/capitale	9.523,1	12.405,5	2.882,4	11.092,3	9.308,0
SPESE FINALI	17.280,2	20.242,0	2.961,7	19.085,0	16.952,3
<i>Spese MINISTERO in % spese finali STATO</i>	2,1	2,3	-	2,3	2,1

Rispetto alla legge di bilancio 2022, il disegno di legge di bilancio 2023-2025 espone per il MIT un **incremento della spesa finale nel 2023 (+17,1%)**, attribuibile sostanzialmente all'**incremento di spesa in conto capitale** per maggiori investimenti (+2.882,4 mln € in valore assoluto).

Gli stanziamenti di spesa del MIT autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno **2023** in misura pari al **2,3%** della spesa finale **del bilancio statale**, in lieve aumento rispetto agli esercizi precedenti.

Le spese per l'anno 2023

Lo stato di previsione del MIT (Tabella 10) espone, a **legislazione vigente (BLV)**, una dotazione complessiva di competenza per l'anno **2023** di circa **18.436,7 milioni** di euro.

Rispetto alla legislazione vigente, la **manovra** finanziaria per il 2023 attuata con le Sezioni I e II del disegno di legge di bilancio determina complessivamente un **incremento delle spese finali di 1.773 milioni di euro**, come evidenziato nella tabella che segue:

Spese finali del MIT - anno 2023*(dati di competenza, valori in milioni di euro)*

	2022		2023				
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BLV	MODIFICHE SEZ. II	DDL BILANCIO SEZ II	EFFETTI SEZ. I	DDL DI BILANCIO INTEGRATO SEZ I+SEZ II
Spese correnti	7.757,1	8.000,3	7.604,5	-69,1	7.535,4	+301	7.836,4
Spese in c/capitale	9.523,1	10.014,2	10.832,1	+101,4	10.933,5	+1.472	12.405,5
SPESE FINALI	17.280,2	18.014,5	18.436,7	+32,0	18.469,0	+1.773	20.242,0

Il **DDL di bilancio integrato** degli effetti della Sezione I e delle modifiche della Sezione II propone, dunque, spese finali di competenza per il Ministero pari a **20.242 milioni** per il **2023**.

Il **disegno di legge di bilancio integrato** conferma, per il 2023, la prevalenza delle **spese in conto capitale**, che assorbono circa il **61% delle spese finali del Ministero** (rispetto al 55% della legge di bilancio 2022).

Analisi delle previsioni di spesa per l'anno 2023 per Missioni/Programmi

La spesa complessiva del MIT è allocata su **5 missioni e 14 programmi**. La gran parte della spesa complessiva del Ministero è allocata su 2 sole missioni, la **n. 13 "Diritto alla mobilità"** e la **n. 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"**, ove è concentrato storicamente oltre il **90% della spesa finale complessiva del Ministero**.

La tabella successiva espone le **previsioni della legge di bilancio per il 2023, per ciascuna missione/programma di spesa del MIT**, a raffronto con i dati dell'esercizio **2022**. La tabella evidenzia altresì le **modifiche** che il ddl di bilancio apporta alla **legislazione vigente**, con interventi sia di Sezione I che di Sezione II, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa relative a ciascuna missione/programma**.

Segue poi l'analisi più dettagliata della spesa per i singoli programmi delle Missioni.

Si ricorda che gli interventi di rifinanziamento/definanziamento della Sezione II sono evidenziati nell'apposito allegato allo stato di previsione.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MIT									
	Missione/Programma	2022		2023					
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimo dul. a.23 c. 3 lett a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
1	Infrastrutture pubbliche e logistica (14)	5.320,0	5.638,7	5.863,4	-	+27,9	5.891,3	1.400,0	7.291,4
1.1	Sistemi stradali, autostradali ed intermodali (14.11)	4.219,5	4.331,8	3.732,0	-	+27,9	3.759,9	+250,0	4.009,9
1.2	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici (14.5)	338,6	339,4	324,0	-	-	324,0	+50,0	374,0
1.3	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni (14.9)	8,9	10,2	11,6	-	-	11,6	-	11,6
1.4	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)	753,4	957,2	1.795,8	-	-	1.795,8	+1.100,0	2.895,8
2	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	10.089,8	10.482,3	10.996	-	+9,4	11.005,5	+374	11.379,5
2.1	Sviluppo e sicurezza mobilità stradale (13.1)	309,2	354,5	376,1	-	-1	375,1	-	375,1
2.1	Sviluppo e sicurezza trasporto aereo (13.4)	159,1	159,3	59,1	-	-3	56,1	+2	58,1
2.3	Autotrasporto ed intermodalità(13.2)	376,3	474,7	329,7	-	-0,6	329,1	+200	529,1
2.4	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	574,1	696,6	1.039,1	-	+17,5	1.056,7	+22	1.078,7
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	1.475	1.508,4	1.310,3	-	-5,5	1.304,8	-	1.304,8
2.6	Sviluppo e sicurezza mobilità locale (13.6)	7.196	7.288,6	7.881,6	-	+2	7.883,6	+150	8.033,6
3	Casa e assetto urbanistico (19)	789,4	838,2	526,0	-	-2,5	523,5	-	523,5
3.1	Politiche abitative, urbane e territoriali (19.2)	789,4	838,2	526,0	-	-2,5	523,5	-	523,5
4	Ordine pubblico e sicurezza (7)	873	918,8	918,2	-	-2,5	915,7	-	915,7
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	873	918,8	918,2	-	-2,5	915,7	-	915,7
5	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32)	207,4	136,5	132,9	-	-	132,9	-1	131,9
5.1	Indirizzo politico (32.2)	140,1	56,4	46,8	-	-	46,8	-1	45,8
5.2	Servizi e affari generali (32.3)	67,2	80,1	86,1	-	-	86,1	-	86,1
	SPESE FINALI MINISTERO	17.280,2	18.014,5	18.436,7	-	+32,0	18.469	+1.773	20.242

Nella prima colonna è riportata la numerazione che la Missione/programma di spesa assume nello stato di previsione del MIT in cui è iscritto. Tra parentesi, invece, è riportata la numerazione generale.

La Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"

La missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" si articola in 7 programmi, dei quali 6 sono affidati al MIT ed uno, il programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", è contenuto nello stato

di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze: quest'ultimo contiene una quota rilevante di stanziamenti, relativi principalmente ai Contratti di programma e di servizio per il trasporto ferroviario, che ammontano per il 2023 a 5.150,9 mln € (si veda in proposito la Tabella 2-MEF). Complessivamente la missione 13 (MIT+MEF) vede uno stanziamento di Bilancio 2023 di 16.530,4 mln €

La **missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”**, relativa al **solo MIT** (articolata in 6 programmi di spesa) presenta uno stanziamento complessivo per il **2023 a legislazione vigente** di circa **10.996 milioni di euro**, in leggero aumento rispetto alla legge di Bilancio 2022 che recava uno stanziamento di **10.089,8** milioni € circa.

Lo stanziamento **2023** viene **aumentato**, con la **manovra**, rispetto al BLV, di circa **383 milioni €**, di cui 374 mln con i finanziamenti operati in Sezione II e 9,4 milioni € con le variazioni della Sezione I, arrivandosi così ad una previsione di **spesa nel bilancio finale 2023** di circa **11.379,5 milioni €**

Per il **2024** la **Missione 13** del MIT vede complessivamente un incremento degli stanziamenti per effetto della Sezione I di 98,4 milioni di euro ed un incremento di 352,6 milioni per le variazioni di Sezione II: lo stanziamento complessivo risulta 2024 pertanto di circa 11.276,4 mln €

Per il **2025** si registra un incremento di stanziamento dovuto alla Sezione I di 182,4 milioni ed effetti di Sezione II per +152,6 milioni, per un totale di spesa prevista nel 2025 di circa 10.610,8 mln €

Si descrivono di seguito le **principali variazioni** del disegno di **legge di bilancio**, rispetto al BLV, sui singoli **programmi della Missione 13**.

- sul **Programma 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale**, lo stanziamento BLV per il **2023** ammonta a **376 mln €** in Sezione II si ha un **definanziamento di 1 milione €** per il 2022 sul cap. 1326, relativo alle risorse per il **buono veicoli sicuri** (di cui alla legge di bilancio 2020, comma 706); si ha inoltre un definanziamento di 5 mln per il 2023 e 2024 sul cap. 1360, relativo a somme destinate al Gran premio del made in Italy e dell'Emilia Romagna; non si registrano effetti di Sezione I;
- Sul **programma 13.4 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”** lo stanziamento BLV per il 2023 ammonta a 59 mln € si registra un **definanziamento** in Sezione II di **3 mln** per ciascuno degli anni dal 2023 al 2025 sul capitolo 1923 relativo alle somme da assegnare all'**ENAC**; come effetto di Sezione I (art. 146) si ha un **aumento di 2 mln €** per il 2023 e di 2,6 mln per il 2024 e 2025 sul cap. 1942 relativo alla continuità territoriale aerea per l'**aeroporto di Trieste**;
- Sul **programma 13.2 “Autotrasporto e intermodalità”**, lo stanziamento BLV 2023 ammonta a **329,7 mln €** e si registra un

definanziamento, in sezione II, di 0,6 mln € per il triennio, per la logistica, in particolare sul cap. 1255 (spese per il Sistema Nazionale di monitoraggio della logistica (SINAMOLO) e di **50 mln €** per gli anni 2024 e 2025 sul cap. 7311 relativo al **Fondo per la strategia di mobilità sostenibile** (istituito dalla legge di Bilancio 2022); come effetto di Sezione I (art. 85), si ha un **aumento di 200 mln €** sul cap 1338, di nuova istituzione, relativo al **fondo per il sostegno dell'autotrasporto** al fine di mitigare gli effetti del rincaro dei carburanti;

- Sul **programma 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”** lo stanziamento per il 2023 è pari a **1.039,1 mln €** in aumento rispetto al 2022 (696 mln € in assestamento) e si registra un **rifinanziamento** in Sezione II di **20 mln €** per il triennio sul cap. 7518 relativo alle somme per il **Terzo Valico Dei Giovi** sulla Linea Av/Ac Milano-Genova; inoltre viene rifinanziato per il 2024 e per il 2025, rispettivamente con **91 mln €** e con **120 mln €** il cap. 7532 relativo alla realizzazione della **nuova linea ferroviaria Torino-Lione**, per il quale sono altresì previsti effetti finanziari dalla sezione I (art.87), con uno stanziamento di **50 mln per il 2024 e di 100 mln per il 2025** per il finanziamento le tratte nazionali di accesso al tunnel di base relative alla "Cintura di Torino" e all'adeguamento della linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana;
- Sul **programma 13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”** lo stanziamento BLV per il 2023 ammonta a **1.310,3 mln €** e si registra un **definanziamento** in Sezione II di **8 mln €** per il 2023 e 2024 sul cap. 1960 relativo alle “sovvenzioni per gli oneri da ristrutturazione delle società di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti di carattere postale e commerciale”; si registra inoltre un **rifinanziamento di 2,5 mln € per il triennio** sul cap. 7255 relativo alle spese per il **potenziamento del trasporto marittimo nello Stretto di Messina**; non si registrato effetti di Sezione I;
- Sul programma **13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”**, lo stanziamento 2023 a legislazione vigente è di circa **7.881,6 mln €** complessivamente con la manovra si ha un rifinanziamento in Sezione II per 2 mln € nel 2023, per 52 mln nel 2024 e 99 mln nel 2025, nonché si registrano effetti di Sezione I per 150 mln € nel 2023, 300 mln € nel 2024 e 50 mln € nel 2025. Il dettaglio delle **variazioni della manovra** è il seguente:
 - sul **cap.1315** relativo al concorso dello Stato al trasporto pubblico locale tramite il **Fondo c.d TPL** si ha un **definanziamento di 1 mln €** per il triennio in sezione II: lo

stanziamento complessivo del **Fondo TPL per il 2023** è pertanto di **5.092.5 mln €**

- come effetti di sezione I (art. 81, comma 1) si ha un finanziamento di **100 mln € per il 2023 e di 250 mln € per il 2024** sul cap. 1318 relativo alle **misure compensative per il trasporto pubblico locale** a seguito della pandemia;
- sul cap. 7580 relativo al fondo per il finanziamento degli interventi a favore della **mobilità ciclistica**, si ha un **definanziamento** in sezione II di **47 mln €** per ciascuno degli **anni 2023 e 2024**;
- sul cap. 7400 per **interventi a favore delle metropolitane** si registra un **rifinanziamento** di Sezione II di **50 mln € per il 2023** e di **100 mln €** per ciascuno degli anni **2024 e 2025**; a questi si aggiungono gli effetti di Sezione I (art. 81, comma 2) per la **linea C della metropolitana di Roma**, sul cap. 7419, con uno stanziamento di **50 mln € per ciascuno degli anni dal 2023 al 2025**.

Il programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" (missione 7)

Della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", fa parte il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** affidato alle **Capitanerie di porto**, che reca uno **stanziamento** nel BLV 2023 di **918,2 mln €** in linea con quello dell'assestamento 2022.

Con la **manovra di bilancio** per il **2023** si registra complessivamente un **definanziamento** in sezione II di **2,5 mln € per il 2023 e per il 2024** ed un successivo **rifinanziamento di 25 mln € per il 2025**, relativi alle spese per le **Capitanerie di porto**. In dettaglio si tratta dei seguenti:

- sul cap. 2176 (spese per mezzi operativi e strumentali, definanziamento di 1 mln € per il 2023 e 2025 e di 1,5 mln per il 2024);
- sul cap. 7172 (fondo per la ristrutturazione e la costruzione delle Capitanerie, rifinanziamento di 1 mln € nel 2024 e di 3 mln € nel 2025);
- sul cap. 7842 relativamente alle spese per il potenziamento della componente aeronavale delle Capitanerie di porto (-1,5 mln € nel 2023, - 2 mln € nel 2024 e + 23 mln € nel 2025).

Ministero dell'economia e delle finanze
(Tabella n. 2)

Missione 13: Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione	2022			2023				
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1	Variaz. a.23 c. 3 lett b)			
8	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)	5.499,2	5.405,4	6.230,9	-	-1.080	5.150	-	5.150
8.1	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	5.499,2	5.405,4	6.230,9	-	-1.080	5.150	-	5.150

N.B. Tra parentesi la numerazione generale della Missione.

La Missione *Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto* include l'unico **Programma 13.8 Sostegno allo sviluppo del trasporto**, relativo, per la sua quasi totalità, ai **finanziamenti al trasporto ferroviario**, il quale vede uno stanziamento nel BLV di 6.230,9 mln €

Con la **manovra**, in Sezione II, viene **definanziato di 1.080 mln € nel 2023** il cap. 7122/2, relativo al **contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa** (è prevista inoltre una riprogrammazione di +200 mln nel 2024 a fronte di un definanziamento di 200 mln nel 2025). Si ha peraltro un **rifinanziamento di 2.000 mln € negli anni 2026 e successivi**: quindi in sostanza le variazioni nette su tale piano di gestione n. 2 del capitolo 7122 si concretizzano in un saldo netto di **+1.320 mln €** nella tabella di seguito sono riportati i rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni **sul cap. 7122/2**:

(in milioni di euro)

Cap. 7122/2 (variazioni ex art.23 c. 3 lett. b)					
Anni	Previsioni	Riprogrammazione	Rifinanziamento	Definanziamento	Totale
2023	2.252,36	-	-	-1.080	1.172,36
2024	307,29	+200	+200	-	707,29
2025	2.184,77	-200	+200	-	2.184,77
2026 e succ	13.133,58	-	+2.000	-	15.133,58

Sempre relativamente al programma 13.8, si segnalano le seguenti **riprogrammazioni, con anticipo dal 2025 al 2024**, sugli **altri piani di gestione** del cap. 7122:

- cap. 7122/7: **50 mln €** per l'attraversamento di Vicenza della linea AV Vicenza Padova;
- cap. 7122/13: **100 mln €** per l'AV Salerno Reggio Calabria;

- cap. 7122/5: **100 mln €** per il Contratto di Programma, Parte Servizi, con RFI.

Non sono previsti effetti di Sezione I sul programma 13.8.

Missione 15: Comunicazioni

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione	2022			2023				
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1	Variaz. a.23 c. 3 lett b)			
10	Comunicazioni (15)	680,2	733,4	722,8	-	-	722,8	-	722,8
10.1	Servizi Postali (15.3)	314,9	314,9	338,2	-	-	338,2	-75,8	262,4
10.2	Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4)	365,3	418,5	384,6	-	-	384,6	+75,8	460,4

N.B. Tra parentesi la numerazione generale della Missione.

La **missione 15 Comunicazioni**, relativa al **MEF**, contiene il **programma 15.3** relativo ai **Servizi Postali**, in cui sono previsti gli stanziamenti per il servizio postale universale (pari a 262,4 mln € annui) ed il **Programma 15.4 "Sostegno al pluralismo dell'informazione"**, che reca uno stanziamento di 460,4 mln e per il 2023.

Sulla missione Comunicazioni si registrano i seguenti **effetti di Sezione I**, relativi all'art. 110, che pone a **carico del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, la corresponsione del rimborso in favore della società Poste italiane S.p.a. delle riduzioni per la spedizione di **prodotti editoriali**, il cui saldo è pari a zero; si ha infatti:

- **la riduzione degli stanziamenti** sul cap. 1496 di **75,8 mln €** per il 2023 (e di 55 mln per gli anni 2024 e 2025) relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio per il rimborso a Poste Italiane S.p.a. degli oneri per le **agevolazioni tariffarie sui prodotti editoriali**;
- l'aumento degli stanziamenti, di pari importo, sul cap. 2196 relativo al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione.

Ministero delle imprese e del Made in Italy
(Tabella n. 3)

Per quanto riguarda la parte della **Missione 15 Comunicazioni**, contenuta nello stato di previsione del **Ministero delle imprese e del Made in Italy (Tabella 3)**, sono previsti gli stanziamenti riportati nella tabella a seguire e **non sono previste, nel ddl di bilancio, variazioni di Sezione II, né effetti di Sezione I.**

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY									
	Missione/Programma	2022		2023					
		LEGGE DI BILANCIO	ASSEST.	BLV	MODIFICHE SEZ. II		DDL BILANCIO SEZ. II	EFFETTI SEZ. I	DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II
					Rimodul. a.23 c. 3 lett a)	Variazioni a.23 c. 3 lett b)			
5	Comunicazioni (15)	678,8	684,1	356,3			356,3		356,3
	Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio (15.5)	11,3	11,6	16,7			16,7		16,7
	Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali (15.8)	614,6	616,7	294,9			294,9		294,9
	Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti (15.9)	52,9	55,8	44,8			44,8		44,8
	SPESA FINALE del Ministero	12.638,4	13.735,7	18.097,4		252,5	18.349,9	818,6	19.168,5

N.B. Tra parentesi la numerazione generale della Missione.