dossier

XIX Legislatura

09 novembre 2026

LEGGE DI BILANCIO 2027

Profili di interesse della IX Commissione Trasporti

A.C. 3174-*bis*

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – @SR_Studi

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Trasporti
Tel. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it @CD_trasporti

Progetti di legge n. 689/0/IX

AVVERTENZA: la nota presente nelle schede di lettura, evidenziata con una barra gialla, che segue alla sintesi normativa della disposizione espone gli effetti finanziari previsti sul bilancio dello Stato in termini di saldo netto da finanziare, ad eccezione dei casi diversamente indicati ove si fa riferimento al fabbisogno o altri saldi. Per un'analisi di dettaglio degli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica e sulla quantificazione degli oneri risultante dalla Relazione tecnica si rinvia al dossier del Servizio del Bilancio dello Stato.

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.

TR0265.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 di ciascuna Commissione.
- la seconda parte contiene l'analisi della seconda sezione del disegno di legge di competenza di ciascuna Commissione.

I N D I C E

SEZIONE PRIMA

LA DISCIPLINA CONTABILE DELLA PRIMA SEZIONE 5

SCHEDE DI LETTURA DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE 7

- Articolo 3, commi 1-9 *(Esenzione dalla tassa automobilistica per specifici veicoli, motocicli e ciclomotori)* 7
- Articolo 3, commi 10-14 *(Contributo per la tassa automobilistica ai nuclei familiari con più di tre figli)* 16
- Articolo 38, commi 1-4 *(Misure per l'emersione dei veicoli privi dell'assicurazione obbligatoria)* 19
- Articolo 38, commi 5-7 *(Personalizzazione delle targhe)* 27
- Articolo 63 *(Contributo per l'acquisto di autoveicoli nuovi destinati in via permanente al trasporto delle persone con disabilità motoria)* 31
- Articolo 77 *(Interventi in materia di infrastrutture ferroviarie e per il miglioramento della sicurezza e lo sviluppo tecnologico della rete ferroviaria)* 35
- Articolo 119, comma 1, lettera *b*) *(Fondo destinato alle regolazioni finanziarie tra lo Stato e le regioni a statuto ordinario correlate alla compartecipazione regionale al gettito dell'IRPEF)* 40

SEZIONE SECONDA

LA DISCIPLINA CONTABILE DELLA SECONDA SEZIONE 45

- Ministero delle infrastrutture e trasporti *(Tabella n. 10)* 49
- Ministero dell'economia e delle finanze *(Tabella n. 2)* 63
- Ministero delle Imprese e del Made in Italy *(Tabella n. 3)* 69

Sezione prima

LA DISCIPLINA CONTABILE DELLA PRIMA SEZIONE

Il disegno di legge di bilancio è costituito da un **provvedimento unico**, articolato in **due sezioni**.

La **prima sezione** reca esclusivamente le **misure normative** tese a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica indicati nei documenti programmatici di bilancio. La **seconda sezione** 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 DELLE DISPOSIZIONI DELLA PRIMA SEZIONE DI COMPETENZA DELLA IX COMMISSIONE

Articolo 3, commi 1-9
(Esenzione dalla tassa automobilistica per specifici veicoli, motocicli e ciclomotori)

L'**articolo 3, commi da 1 a 9,** dispone **l'esenzione a regime** dal pagamento della tassa automobilistica (c.d. **bollo auto**) o della tassa di circolazione relativamente ad **un solo veicolo per persona** fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una **potenza superiore a 80 kW**. Per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura.
L'esenzione si applica anche nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome, previo Accordo con ciascuna autonomia speciale. Per le Province autonome l'Accordo costituisce parte della procedura prevista dall'articolo 104 dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige.
In considerazione del fatto che si tratta di un tributo proprio delle Regioni e delle Province autonome, si prevede a loro favore un trasferimento compensativo disponendo che gli importi spettanti a ciascun ente saranno stabiliti con decreto ministeriale, tenendo conto degli Accordi con le autonomie speciali, sentita la Conferenza Stato-Regioni.
Si ricorda che l'esenzione è stata già prevista per il solo anno 2027 dall'art. 2 del decreto-legge n. 162 del 2026, il quale viene abrogato dal comma 9.

L'articolo 3, commi da 1 a 9, prevede **maggiori spese** (in termini di saldo netto da finanziare dipendenti dai trasferimenti compensativi da effettuare alle regioni e province autonome) **e minori entrate** (in termini di fabbisogno e di indebitamento netto) **pari a un importo di 2.385,3 milioni di euro** nel **2028**, di **2.408,7 milioni di euro nel 2029** e di **2.432 milioni di euro a decorrere dal 2030**. Per l'anno 2027 la copertura di 2.362 milioni di euro è già stata disposta dal decreto-legge n. 162 del 2026.

In dettaglio, il **comma 1** esenta **a decorrere dal 1° gennaio 2027** dal pagamento della tassa automobilistica o della tassa di circolazione relativamente ad **un solo veicolo regolarmente assicurato** le persone fisiche in possesso dei requisiti indicati dal comma 2. L'esenzione si

applica ai versamenti della tassa automobilistica il cui termine ordinario di pagamento cade a decorrere dal 1° gennaio 2027, indipendentemente, quindi, dal periodo tributario cui si riferiscono.

Si ricorda che sono tenuti a pagare la tassa automobilistica coloro che, alla scadenza utile per il pagamento, nel pubblico registro automobilistico (PRA) risultano: (i) proprietari di un veicolo; (ii) utilizzatori, usufruttuari o acquirenti con patto di riservato dominio, in caso di veicolo con contratto di leasing, usufrutto o acquisto con patto di riservato dominio; (iii) utilizzatori di un veicolo con contratto di noleggio a lungo termine senza conducente (articolo 5, comma 32, del decreto legge n. 953 del 1982).

La **tassa di circolazione** è legata all'effettiva utilizzazione del veicolo su strada. Nel vigente ordinamento sono soggetti a tassa di circolazione i **ciclomotori**, i **quadricicli leggeri** (minicar, equiparati ai ciclomotori, per i quali il decreto-legge n. 953 del 1982 non ha disposto il passaggio del bollo da tassa di circolazione a tassa di possesso) e i **veicoli ultratrentennali** (art. 63, comma 4, della legge n. 342 del 2000).

Il d.lgs. n. 147 del 2026, articolo 15, ha previsto, **dal 1° gennaio 2028**, alcune modifiche alle modalità e ai termini di pagamento delle tasse automobilistiche. La tassa, riferita a dodici mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, dovrà essere pagata, la prima volta, entro l’ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione. Per le successive scadenze, la disposizione fissa il termine di pagamento all’ultimo giorno del mese in cui il veicolo risulta essere stato immatricolato. Sono quindi dettate specifiche disposizione rispetto alla cessazione di situazione di esenzione o sospensione d’imposta e sulla possibilità di corrispondere la tassa quadrimestralmente per talune tipologie di veicoli, da individuare con legge regionale.

Per le **autovetture** il **comma 2** riconosce l’esenzione nell’anno **2027** a condizione che siano **alimentate, anche in combinazione con altra fonte di propulsione, a benzina o gasolio** e abbiano **potenza non superiore a 80 kW**. In presenza di più autovetture agevolabili, **l’esenzione è riconosciuta per l’autovettura con la minore potenza**. In caso di **pari potenza**, l'esenzione è applicata all'autovettura per la quale risulta dovuto **l'importo meno elevato** della tassa automobilistica. Con una innovazione rispetto a quanto disposto dal decreto legge n. 162 del 2026, si prevede che **in caso di parità di importo della tassa**, l’esenzione è riconosciuta all’autovettura la cui targa precede le altre secondo l’**ordine alfanumerico crescente**.

Per i **motocicli** il **comma 3** riconosce l’esenzione **senza limiti di potenza**, ma esclusivamente **ai soggetti che non risultino titolari**, ai fini della tassa automobilistica, **di una autovettura con potenza pari o**

inferiore a 80KW, quindi già beneficiaria del trattamento agevolato. Per beneficiare dell'esenzione i motocicli devono essere alimentati, anche in combinazione con altra fonte di propulsione. In presenza di più motocicli agevolabili, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a **uno solo di essi** ed è applicata al **motociclo avente la minore potenza**, espressa in kW. In caso di pari potenza, l'esenzione è applicata al motociclo per il quale risulta dovuto, in assenza dell'agevolazione, l'**importo meno elevato** della tassa automobilistica. Come per le autovetture, in caso di più motocicli per i quali la tassa dovuta sia di pari importo, l'esenzione è riconosciuta al motociclo la cui targa precede le altre secondo l'ordine alfanumerico crescente.

Il **comma 4** disciplina **l'esenzione** dal pagamento **della tassa di circolazione per i ciclomotori**, è riconosciuta in via residuale a coloro che non beneficiano delle esenzioni previste dai commi 2 e 3. Nel caso di più ciclomotori agevolabili, l'esenzione è riconosciuta al ciclomotore il cui numero di telaio preceda gli altri secondo l'ordine alfanumerico crescente.

Il **comma 5**, introducendo una precisazione ulteriore rispetto a quanto previsto nell'articolo 2 del decreto legge n. 162 del 2026, specifica che la **fruizione dell'esenzione** in esame **non comporta il riconoscimento di ulteriori esenzioni per lo stesso anno in caso di successive variazioni relative al possesso** di autovetture, motocicli e ciclomotori.

Con una nuova disposizione, inoltre, si prevede al **comma 6** che il gestore del Pubblico Registro Automobilistico (PRA), ovvero **l'Automobile Club d'Italia** (**ACI**), nella tenuta dell'Archivio nazionale delle tasse automobilistiche (ANTA), **provvede a fornire agli enti impositori tutti i dati necessari per la corretta applicazione delle norme di esenzione** in esame, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 22 del d.lgs. n. 147 del 2026, al fine di garantire la certezza della posizione tributaria del contribuente.

La norma citata dispone che l'**ACI**, in quanto gestore del pubblico registro automobilistico, assicura alle regioni, alle province autonome di Trento e di Bolzano e all'Agenzia delle entrate per i tributi erariali di propria competenza, lo svolgimento delle attività necessarie per garantire la completa integrazione e il coordinamento informatico tra l'archivio nazionale delle tasse automobilistiche (ANTA) e gli archivi dei singoli enti impositori sulla base degli indirizzi annualmente approvati dal comitato interregionale di gestione dell'archivio nazionale delle tasse automobilistiche (CIGANTA). L'ACI inoltre provvede: alla gestione di specifiche tipologie di veicoli; allo svolgimento delle funzioni a supporto della piattaforma Pago-Pa, consistenti nella determinazione dell'importo dovuto e nell'abbinamento del versamento effettuato dal contribuente con l'ente impositore competente; all'integrazione dei dati dell'ANTA con i dati

provenienti dalle fonti certificate della pubblica amministrazione e con i dati utili per le azioni di contrasto all'evasione fiscale; alla **fornitura agli enti impositori dei dati necessari per la corretta gestione della tassa automobilistica**; al controllo degli accessi all'ANTA da parte degli operatori autorizzati; all'analisi dei dati e allo svolgimento di studi a supporto delle politiche fiscali sia nazionali che regionali e provinciali.

Si prevede, inoltre, che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornisca agli enti impositori e all'ACI**, **i dati rilevanti per l'applicazione della misura relativamente ai ciclomotori e all'assicurazione dei veicoli**.

Si ricorda al riguardo che i dati relativi ai ciclomotori sono detenuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), attraverso l'Archivio nazionale dei veicoli (ANV). L'articolo 97 del Codice della strada (d.lgs. n. 285/1992) stabilisce infatti che il certificato di circolazione del ciclomotore contenente i dati identificativi e costruttivi del veicolo, i dati della targa e i dati dell'intestatario, è rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito dell'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli.

Lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gestisce inoltre la **banca dati delle coperture assicurative**, costituita presso il CED della Direzione generale per la Motorizzazione (art. 31 del decreto legge n. 1 del 2012).

Il **comma 7** stabilisce che **le esenzioni** stabilite dai commi precedenti **si applicano anche nei territori delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome**, **previo Accordo con ciascuna autonomia speciale titolare della tassa automobilistica quale tributo proprio**. Per le Province autonome l'Accordo è concluso ai sensi e per gli effetti dell'articolo 104 del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige/Südtirol (D.P.R. n. 670 del 1972).

L'articolo 104 citato disciplina una **procedura di modifica dello statuto** che consente di intervenire su determinate disposizioni statutarie (in materia di finanza regionale e provinciale e di concessioni idroelettriche) **mediante legge ordinaria dello Stato**, anziché mediante legge costituzionale, purché vi sia una **previa intesa** tra lo Stato e la Regione o le Province autonome interessate.

Si ricorda al riguardo che l'articolo 73 dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige prevede che le tasse automobilistiche istituite con legge provinciale costituiscono tributi propri.

La tassa automobilistica costituisce un **tributo proprio** nella Regione siciliana e nelle Province autonome di Trento e di Bolzano.

La **Regione siciliana** ha istituito con la legge regionale n. 16 del 2015 la tassa automobilistica regionale a decorrere dal 1° gennaio 2016.

Nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** la tassa automobilistica è un tributo proprio, istituito e disciplinato con l'articolo 4 della legge provinciale n. 10 del 1998 (Provincia autonoma di Trento) e con gli articoli 7-11-ter della legge provinciale n. 9 del 1998 (Provincia autonoma di Bolzano), in attuazione dell'art. 73, comma 1, dello Statuto (d.P.R. n. 670 del 1972), come modificato dalla legge n. 191 del 2009.
La Corte costituzionale con la sentenza n. 118 del 2017 ha sottolineato come, a seguito della riforma del 2009, "la tassa automobilistica provinciale è un tributo proprio in senso stretto della Provincia autonoma"; viene in sostanza superata la precedente definizione di 'tributo proprio derivato'. Per tale motivo, ribadito ancora dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 107 del 2021, lo Stato non ha competenza nel dettare norme che disciplinino tale tributo neanche in senso favorevole alla Provincia.
Nelle altre regioni a statuto speciale la tassa automobilistica è rimasta un **tributo erariale**, del cui gettito **ricevono una compartecipazione** la regione **Valle d'Aosta**, nella misura di dieci decimi e la regione **Sardegna**, nella misura di sette decimi. La regione **Friuli-Venezia Giulia non riceve alcuna compartecipazione**.

Il **comma 8**, al fine di **ristorare le Regioni e le Province autonome del mancato gettito** derivante dalle esenzioni in esame, dispone un **trasferimento** pari a **2.293,5 milioni di euro** per l'anno **2027**, a 2.316,2 milioni di euro per l'anno 2028, a 2.338,8 milioni di euro per l'anno 2029 e a 2.361,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2030.

Dalla relazione tecnica si evince che, rispetto alla complessiva **perdita di gettito** di 2.362 milioni di euro per l'anno 2027 (**2.226 milioni per le autovetture** e **135 milioni per i motoveicoli e ciclomotori**), l'ammontare da ristorare è individuato al netto della quota relativa alla Regione Friuli-Venezia Giulia, dove il tributo ha natura erariale (non è prevista, come detto, alcuna compartecipazione della Regione), e del 30 per cento dell'importo riferito alla Regione Sardegna (che compartecipa al 70 per cento del gettito del tributo erariale).

Con riferimento agli anni successivi, pur ritenendo congrua la stima di 2.362 milioni di euro come valutazione di base della perdita di gettito su base annua, la Relazione tecnica tiene conto, a decorrere dall'anno 2028, anche di possibili effetti indotti non valutati con riferimento all'agevolazione vigente, in quanto introdotta limitatamente a un solo anno.

Gli importi spettanti a ciascuna Regione e Provincia autonoma, nei cui bilanci sia acquisito, in tutto o in parte, il gettito derivante dalla tassa automobilistica, **sono stabiliti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze**, tenendo conto degli Accordi con le Regioni e le Province autonome e **sentita** la **Conferenza permanente** per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Si evidenzia che, a differenza di quanto previsto nell'art. 2, comma 5, del decreto-legge n. 162 del 2026, non è indicata la data entro cui deve essere emanato il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze (la norma prevedeva entro il 31 marzo 2027). Inoltre, nel corso dell'esame in sede referente alla Camera dei deputati è stato approvato un emendamento che richiede la necessaria intesa in sede di Conferenza permanente, in luogo del "sentita".

Si valuti l'opportunità di inserire un termine per l'emanazione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

Si valuti l'opportunità di prevedere l'intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, analogamente a quanto previsto nella norma del decreto-legge n. 162 del 2026.

Il **comma 9** dispone l'**abrogazione dell'articolo 2** del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162 (A.C. 3106) il quale, come detto, ha previsto l'esenzione dalla tassa automobilistica per il solo anno 2027. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome di cui al comma 7 restano fermi gli accordi conclusi a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto-legge n. 162 del 2026, fino alla data di efficacia dei nuovi accordi da sottoscrivere ai sensi del comma 7. Allo stato non risultano accordi conclusi con le autonomie speciali.

- ***La tassa automobilistica regionale***

Il **decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147** (in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale, attuativo della delega fiscale) ha precisato la **natura della tassa automobilistica**, modificando quanto previsto dal decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 (in materia di federalismo fiscale regionale), qualificandola come **tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva**.

Tale definizione di tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva recepisce, di fatto, la definizione contenuta nella sentenza n. 122 del 20 maggio 2019 della Corte costituzionale, nella quale si afferma che il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una valenza differenziata, sia rispetto ai tributi propri autonomi, sia tributi propri derivati, configurandola come un tributo proprio derivato particolare, parzialmente "ceduto" in quanto alle Regioni è riconosciuto un più ampio margine di autonoma disciplina, limitato dal vincolo, unidirezionale, di non superare il limite massimo di manovrabilità stabilito dalla legge statale.

Il **d.lgs. n. 147 del 2026** ha inoltre stabilito il principio di territorialità della tassa automobilistica, precisando che la competenza e il gettito della tassa sono determinati in relazione al luogo di residenza del soggetto passivo. Per le persone giuridiche si fa riferimento alla sede legale (art. 14).

Come anticipato, a decorrere dal 1° gennaio 2028, si innova il sistema delle scadenze della tassa (con conseguente abrogazione del D.M. n. 462 del 1998 che attualmente disciplina i termini e le modalità di pagamento). Si prevede il pagamento annuale della tassa, in un'unica soluzione. Il primo pagamento scade l'ultimo giorno del mese successivo all'immatricolazione; i pagamenti successivi scadono l'ultimo giorno del mese di immatricolazione. Per i veicoli già immatricolati al 31 dicembre 2027 continuano ad applicarsi le precedenti scadenze, salvo diversa disposizione regionale (art. 15).

Dal 1° gennaio 2027, per i veicoli in locazione a lungo termine senza conducente, il soggetto tenuto al pagamento della tassa diventa l'utilizzatore, sulla base del contratto annotato al PRA (art. 16). Si prevede, inoltre, l'interruzione dell'obbligo di pagamento in caso di cessione del veicolo per la successiva rivendita: l'interruzione dell'obbligo di pagamento della tassa si ha in caso di cessione di veicoli da chiunque effettuata a soggetti che ne fanno professionalmente commercio previa trascrizione della cessione al "Pubblico registro automobilistico – PRA" (art. 17).

L'articolo 18 reca delle disposizioni riguardanti il versamento della tassa automobilistica ad un ente diverso da quello competente. In tal caso, si prevede che l'ente che ha indebitamente percepito le somme a titolo di tassa automobilistica, anche a seguito di comunicazione del soggetto interessato, sia tenuto ad attivare tempestivamente idonee procedure per il riversamento degli importi all'ente impositore competente. L'articolo 19 stabilisce che la sottoposizione di un veicolo a fermo amministrativo fiscale non sospende l'obbligo di pagamento della tassa automobilistica. L'articolo 20 introduce nelle tariffe della tassazione automobilistica per autoveicoli e per motocicli il riferimento alle più recenti categorie di mezzi (rispettivamente superiori ad Euro 5 e ad Euro 3), aggiornando le rispettive tabelle di riferimento. L'articolo 21 precisa che la riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica, prevista per le autovetture con noleggio di rimessa, si applica nei casi di noleggio con conducente.

L'articolo 22 reca disposizioni concernenti l'Archivio nazionale delle tasse automobilistiche (ANTA) e le connesse attività che devono essere svolte dal gestore del Pubblico Registro Automobilistico (Automobile Club d'Italia). Dispone, altresì, in merito all'accertamento e alla riscossione delle tasse automobilistiche, anche con riferimento alle modalità di affidamento a terzi di tali funzioni che rimangono in via esclusiva in capo alle regioni, in quanto enti impositori.

La tassa automobilistica è stata istituita dal decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche). Le **Regioni a statuto ordinario** sono **titolari del gettito della tassa automobilistica** a decorrere dal 1° gennaio 1993 (**d.lgs. n. 504 del 1992**, articoli 23-27). A decorrere dal 1° gennaio 1999, sono inoltre titolari delle **competenze in materia di accertamento, riscossione, recupero, applicazione delle sanzioni, rimborsi e contenzioso** (legge n. 449 del 1999, articolo 17, comma 10).

Nel territorio di tre **Regioni a statuto speciale** la tassa automobilistica è rimasta un **tributo erariale**, del cui gettito ricevono una **compartecipazione** la regione **Valle d'Aosta**, nella misura di dieci decimi e la regione **Sardegna**, nella misura di sette decimi; la regione **Friuli-Venezia Giulia** non riceve **alcuna compartecipazione**. La compartecipazione all'imposta erariale è stata, invece, sostituita da una **imposta propria** nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** e nella **Regione siciliana**.

Come chiarito dalla Corte costituzionale nelle sentenze n. 296 e 297 del 2003, la tassa automobilistica non costituisce un tributo proprio nelle Regioni a statuto ordinario. Alle regioni a statuto ordinario è stato attribuito dal legislatore statale il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, restando invece ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale della tassa stessa. Essa, pertanto, non può qualificarsi «tributo proprio della regione», nel senso oggi fatto proprio dall'art. 119, secondo comma, Cost. (per tale ragione è stato escluso il potere di una Regione di disporre esenzioni dalla tassa ovvero di modificare i termini di prescrizione del relativo accertamento, rientrando la relativa materia nella competenza esclusiva dello Stato ai sensi del citato art. 117, secondo comma, lettera *e)*, della Costituzione)

La **legge n. 42 del 2009** ha introdotto la distinzione tra tributi propri regionali (istituiti dalle Regioni con proprie leggi in relazione ai presupposti non già assoggettati ad imposizione erariale) e tributi propri derivati (tributi istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle Regioni, le quali possono modificarne le aliquote e disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti e secondo i criteri fissati dalla legislazione statale e nel rispetto della normativa comunitaria). Come chiarito dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 288 del 2021, **la tassa automobilistica** è un **tributo proprio derivato**, in quanto istituito e disciplinato dallo Stato, il cui gettito è attribuito alle Regioni, con possibilità per queste ultime di intervenire nei limiti stabiliti dalla legislazione statale.

Il **d.lgs. n. 68 del 2011** (disposizioni in materia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario) non ha cambiato la **natura di tributo proprio derivato** della tassa automobilistica, ma le ha riservato un regime diverso rispetto a quello stabilito per gli altri tributi derivati, attribuendone la disciplina alle Regioni, senza che questo comporti una modifica radicale di quel tributo, come anche confermato dall'inciso «fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale» (art. 8, comma 2).

Come anticipato, il **d.lgs. n. 147 del 2026** ha infine definito la **tassa automobilistica** come **tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva**.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stima del gettito della tassa automobilistica	6.175	6.587	6.819	7.263	7.569	7.683

Fonte: ACI, Annuario statistico 2026 *(milioni di euro)*.

Si ricorda infine che il **D.L. n. 98 del 2011** (art. 23), come modificato dall'art. 16 del D.L. n. 201 del 2011, ha introdotto a decorrere dall'anno 2012 l'**addizionale erariale della tassa automobilistica** (**c.d. super bollo)** fissata in 20 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore a 185 kW. L'art. 13, comma 2, del **d.lgs. n. 147 del 2026** ha stabilito che a decorrere dal 1° gennaio 2026, le eventuali esenzioni dal pagamento delle tasse automobilistiche disposte con leggi regionali (o delle province autonome) non si considerano estese anche al pagamento dell'addizionale erariale della tassa automobilistica (super bollo).

Il **D.L. n. 124 del 2019** ha inoltre introdotto a decorrere dal 1° gennaio 2020 l'obbligo di pagamento della tassa automobilistica regionale attraverso il sistema dei pagamenti elettronici pagoPA (art. 38-*ter*). Lo stesso intervento normativo ha inoltre previsto una maggiore integrazione delle banche dati delle tasse automobilistiche con il sistema informativo del PRA, con finalità di coordinamento e contrasto all'evasione (art. 51, comma 2-*bis*).

Articolo 3, commi 10-14
(Contributo per la tassa automobilistica ai nuclei familiari con più di tre figli)

L'**articolo 3, commi da 10 a 14**, riconosce, **a decorrere dal 2027**, un **contributo annuale**, nel limite di **385,71 euro**, per la spesa sostenuta a titolo di **tassa automobilistica** dai nuclei familiari con **più di tre figli**, di cui almeno uno **minorenne** al 1° gennaio dell'anno di **erogazione** del contributo. Il beneficio è riferito a **una sola autovettura** – omologata da sei a nove posti, a benzina o gasolio anche in combinazione con altra propulsione, di **potenza non superiore a 133 kW** – rispetto alla quale un componente del nucleo rivesta la qualità di soggetto passivo del tributo (**comma 10**). Ove al nucleo siano riferibili **più autovetture**, il contributo spetta per quella di **minore potenza** (**comma 11**). All'erogazione provvede l'**INPS**, sulla base dei dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il contributo **non rileva ai fini dell'ISEE** (**comma 12**). Le modalità di attribuzione, i criteri di verifica dei requisiti e le procedure di concessione, controllo e recupero sono rimessi a un **decreto** del medesimo Ministro, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali (**comma 13**). A tali fini, è autorizzata la **spesa di 18.342.000 euro annui a decorrere dal 2027** (**comma 14**).

L'**articolo 3, commi 10-14**, prevede una **spesa**, in conto corrente, pari a un importo di **euro 18.342.000** a decorrere dal **2027.**

Il **comma 10** dell'**articolo 3**, riconosce, a decorrere dall'anno **2027**, un **contributo annuale** per la spesa sostenuta per il **pagamento della tassa automobilistica annuale** (c.d. **bollo auto**) in favore dei **nuclei familiari con più di tre figli**, di cui almeno uno **minorenne** alla data del 1° gennaio dell'anno di **erogazione** del contributo. L'agevolazione è erogata nel limite massimo di **385,71 euro** all'anno.

Tale beneficio è concesso con riferimento a **una sola autovettura**, omologata **da sei a nove posti**, alimentata a benzina o a gasolio, anche in combinazione con altra fonte di propulsione, con **potenza non superiore a 133 kW**, in relazione alla quale uno dei componenti del nucleo familiare risulti soggetto passivo della tassa automobilistica.

> Si ricorda che la **tassa automobilistica** (c.d. **bollo auto**) è un **tributo annuale di possesso**, dovuto indipendentemente dall'effettiva circolazione del veicolo, disciplinato dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche (d.P.R. n. 39 del 1953) e dall'articolo 5 del decreto legge n.

953 del 1982, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 53 del 1983. La tassa automobilistica può essere corrisposta quadrimestralmente a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo per le tipologie di veicoli individuate dalle regioni con propria legge, mentre in via generale è corrisposta annualmente in un'unica soluzione.
Sono **soggetti passivi** della tassa: il **proprietario** risultante dal pubblico registro automobilistico, l'**usufruttuario**, l'**acquirente** con patto di riservato dominio e il **locatario** a titolo di locazione finanziaria, ai quali l'articolo 16 del d.lgs. n. 147 del 2026 aggiunge, per i contratti decorrenti dal 1° gennaio 2027, l'**utilizzatore** del veicolo in locazione a lungo termine senza conducente.
L'importo è commisurato alla **potenza effettiva** del motore, espressa in **kilowatt** ai sensi dell'articolo 17, comma 16, della legge n. 449 del 1997, e alla **classe ambientale di omologazione**, secondo le tariffe della tabella di cui all'articolo 1, comma 2, del D.M. 27 dicembre 1997, come sostituita dalla **tabella 2** allegata alla legge n. 296 del 2006.
Il bollo si qualifica come **tributo proprio** derivato ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera *b)*, della legge n. 42 del 2009, in quanto istituito e regolato da leggi statali ma con gettito attribuito per intero alle regioni a statuto ordinario (articolo 23 del d.lgs. n. 504 del 1992). L'articolo 8, comma 2, del d.lgs. n. 68 del 2011, come integrato dall'articolo 13, comma 1, del citato d.lgs. n. 147 del 2026, ne rimette la disciplina alle regioni quale tributo proprio derivato **dotato di maggiore autonomia impositiva**, fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale.
Per maggiori approfondimenti, si rimanda al tema pubblicato sul Portale della documentazione della Camera dei deputati.

In riferimento alla **potenza** rilevante ai fini della tassa automobilistica, si segnala che essa corrisponde alla **potenza effettiva (netta massima) del motore, espressa in chilowatt (kW)**, quale risulta indicata nella **carta di circolazione** rilasciata ai sensi degli articoli 93 e 94 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il dato corrisponde al codice armonizzato "**P.2 – potenza netta massima (kW)"** dell'allegato I alla direttiva 1999/37/CE, come sostituito dall'allegato alla direttiva 2003/127/CE, ed è determinato in sede di omologazione secondo le procedure di cui al regolamento (UE) 2018/858.

Il **comma 11** specifica che, in caso risultino **più autovetture** riferibili al citato nucleo familiare (di cui al **comma 10**), il contributo è riconosciuto per quella omologata da sei a nove posti avente la **minore potenza in kW**. In tal caso, agli altri veicoli posseduti **non si applicano** le **esenzioni** relative al pagamento **del bollo auto o tassa di circolazione** per i veicoli con potenza **non superiore a 80 kW**, nonché motoveicoli e ciclomotori, di cui ai commi da 1 a 4 dell'articolo in commento (per approfondimenti, si rimanda alla apposita scheda, v. *infra*).

I **commi 12** e **13**, infine, disciplinano le modalità di **gestione** dell'erogazione del **contributo** di cui al **comma 10**.

Nel dettaglio, il **comma 12** indica che lo stesso è **riconosciuto dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS)** e che **non concorre** ai fini del computo dell'indicatore della situazione economica equivalente (**ISEE**). Inoltre, al fine di garantire la corretta determinazione del contributo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **fornisce all'INPS le necessarie informazioni**.

Il **comma 13 demanda** a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottare, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, entro **30 giorni** dall'entrata in vigore della disposizione in rassegna, la **definizione:**

- delle modalità per **l'attribuzione del contributo;**
- dei criteri di **verifica dei requisiti** e le procedure di **concessione, controllo** e **recupero** delle somme indebitamente percepite.

Ai fini della corresponsione del contributo di cui ai **commi 10-13**, il **comma 14 autorizza** la **spesa** di **18.342.000 euro annui** a decorrere dal **2027**.

Articolo 38, commi 1-4
(Misure per l'emersione dei veicoli privi dell'assicurazione obbligatoria)

L'**articolo 38**, ai **commi 1-4**, affida al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** il compito di procedere, **con periodicità almeno trimestrale**, al **raffronto dei dati contenuti in cinque archivi pubblici** relativi ai veicoli e alle coperture assicurative, avvalendosi a tal fine dell'**Automobile Club d'Italia**, e degli altri soggetti individuati con apposito decreto, al fine di **individuare i veicoli privi della copertura assicurativa obbligatoria (RCA).** I relativi esiti possono essere utilizzati per promuovere la **regolarizzazione delle posizioni assicurative** e sono comunque messi a disposizione degli **organi competenti per i controlli e per l'accertamento delle violazioni** previste a legislazione vigente.

La relazione tecnica non ascrive effetti finanziari alle disposizioni in oggetto.

Il **comma 1** individua, anzitutto, la duplice **finalità** dell'intervento: da un lato, rafforzare le azioni per l'emersione dei **veicoli privi della copertura assicurativa obbligatoria** prevista dall'articolo 122 del codice delle assicurazioni private (di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005); dall'altro, assicurare la **corrispondenza dei dati** contenuti negli archivi pubblici dei veicoli all'effettiva consistenza del parco circolante.

Si ricorda che l'obbligo di assicurazione per la **responsabilità civile** derivante dalla **circolazione dei veicoli** (RCA) è disciplinato dagli articoli 122 e seguenti del Codice delle assicurazioni private, come modificati dal d.lgs. n. 184 del 2023 (attuativo della direttiva (UE) 2021/2118) e, da ultimo, dalla legge n. 34 del 2026 e dal d.lgs. n. 57 del 2026. Si tratta di un obbligo che riguarda **tutti i veicoli a motore azionati esclusivamente da una forza meccanica che circolano sul suolo ma non su rotaia**, con velocità di progetto massima superiore a 25 km/h, ovvero con peso netto massimo superiore a 25 kg e velocità di progetto massima superiore a 14 km/h, nonché i rimorchi destinati a essere utilizzati con tali veicoli, anche se non agganciati (articolo 1, comma 1, lettera *rrr)*, del medesimo Codice), **qualora utilizzati conformemente alla loro funzione di mezzo di trasporto**, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno e dal **fatto che sia fermo o in movimento**, e anche se utilizzati esclusivamente in zone ad accesso ristretto, con superamento del criterio della circolazione su aree di uso pubblico. Sono esclusi, ai sensi dell'articolo 122-*bis* del citato

codice, i veicoli ritirati dalla circolazione, non idonei all'uso o con utilizzo volontariamente sospeso.
Sul versante della **circolazione stradale**, l'obbligo è presidiato dall'articolo 193 del Codice della strada (d.lgs. n. 285 del 1992), che ne disciplina l'accertamento – anche **a distanza**, mediante raffronto con i dati delle polizze – e le sanzioni, che variano **da 866 a 3.464 euro** e sono raddoppiate in caso di seconda violazione nel biennio (con sospensione della patente da uno a due mesi e fermo del veicolo per quarantacinque giorni) e ridotte alla metà se la copertura è resa operante nei quindici giorni successivi.

A tale riguardo, si segnala che il 14 ottobre 2026 è stato trasmesso alle Camere, per l'espressione del parere parlamentare, lo schema di decreto legislativo recante **nuovo codice della strada** (A.G. 448), adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024. Il citato schema traspone l'**obbligo di assicurazione** nell'articolo 72 (Titolo II, Capo IV), mentre le relative sanzioni confluiscono nella Tabella 1 di cui all'articolo 121, con importi più elevati (da 1.000 a 4.000 euro) e la sanzione accessoria del divieto di marcia a tempo indeterminato.

Quanto alla **decorrenza** della nuova disciplina, l'articolo 289 prevede che il nuovo codice, comprensivo dei relativi allegati, entri in vigore il 1° aprile 2027 e che le sue disposizioni acquistino efficacia il 1° gennaio 2028, e comunque non prima di centottanta giorni dall'entrata in vigore del nuovo regolamento di esecuzione. Qualora tale termine scada successivamente al 1° gennaio 2028, lo schema prevede che le disposizioni del codice acquistino efficacia il 1° aprile 2028, subordinatamente all'emanazione del regolamento medesimo.

Ai fini dei citati obiettivi, il **comma in rassegna** prevede, inoltre, che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT)**, avvalendosi dell'**Automobile Club d'Italia (ACI)** e degli ulteriori soggetti individuati con il decreto attuativo di cui al **comma 3** (v. *sub*), effettui, con cadenza almeno **trimestrale**, il raffronto dei dati contenuti nelle **seguenti banche dati pubbliche**:

a) la **banca dati delle coperture assicurative** di cui all'articolo 3 del regolamento RCA, adottato con decreto del Ministro dello sviluppo economico n. 110 del 2013, in attuazione dell'articolo 31 del decreto legge n. 1 del 2012 (conv. dalla legge n. 27 del 2012);

La banca dati è istituita presso la Direzione generale per la motorizzazione del MIT ed è **alimentata in tempo reale dalle imprese di assicurazione**, all'atto del rilascio del certificato di assicurazione di cui all'articolo 127 del codice delle assicurazioni private. Le informazioni sulla copertura della responsabilità civile sono rese disponibili mediante **accesso telematico** gratuito a chiunque vi abbia interesse. Essa costituisce il presupposto della dematerializzazione del contrassegno assicurativo – il cui obbligo di

esposizione è cessato – e dell'operatività dei sistemi di controllo, anche automatizzato da remoto, previsti dall'articolo 31, comma 3, del decreto legge n. 1 del 2012. Nella medesima banca dati è registrata la **sospensione volontaria** dell'obbligo assicurativo, che ai sensi dell'articolo 122-*bis*, comma 3 del codice delle assicurazioni private opera a decorrere da tale registrazione.

b) l'**Archivio nazionale dei veicoli (ANV)** di cui all'articolo 225, comma 1, lettera *b)* del codice della strada (d.lgs. n. 285 del 1992);

Nell'**Archivio nazionale dei veicoli**, istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri (oggi Direzione generale per la motorizzazione) del MIT, sono registrati, per ciascun veicolo, i **dati di identificazione e costruttivi** e le successive **vicende amministrative** (immatricolazione, intestazione, variazioni e cessazione della circolazione).

c) i dati relativi alle **revisioni** di cui all'articolo 80 del codice della strada;

Si ricorda che l'articolo 80 del codice della strada affida al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione, con propri decreti, dei criteri, dei tempi e delle modalità della **revisione periodica** dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, diretta ad accertare la permanenza dei requisiti di sicurezza, di silenziosità e di contenimento delle emissioni inquinanti. La disciplina attuativa è contenuta principalmente del Decreto del MIT n. 214 del 2017. Per le autovetture, per gli autoveicoli per trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo, la revisione è disposta **entro quattro anni** dalla prima immatricolazione e successivamente ogni due anni; è invece **annuale**, tra l'altro, per i veicoli con più di nove posti, per i veicoli e i rimorchi di massa superiore a 3,5 t, per i taxi, le autoambulanze e i veicoli adibiti a noleggio con conducente. Oltre che dagli uffici della motorizzazione civile, le operazioni possono essere svolte da imprese private autorizzate, che trasmettono all'ufficio competente la certificazione della revisione ai fini dell'annotazione sulla carta di circolazione; in base alla disciplina attuativa, l'esito è inoltre trasmesso per via telematica al CED della motorizzazione. L'**omessa revisione** è **sanzionata** ai sensi del comma 14, con la sanzione amministrativa da **173 a 694 euro**, raddoppiabile se la revisione è stata omessa più di una volta in relazione alle cadenze previste. In questi casi, l'organo accertatore annota sul documento di circolazione la **sospensione** del veicolo fino all'effettuazione della revisione. La circolazione con veicolo sospeso comporta la **sanzione da 1.998 a 7.993 euro** e il **fermo amministrativo** per novanta giorni e, in caso di reiterazione, la confisca del veicolo.

Nello schema di nuovo codice della strada (atto del Governo n. 448) la disciplina della revisione periodica è trasposta nell'**articolo 235** (Titolo VI, Capo VII), che ne rimette categorie, criteri, modalità e tempi a decreto del MIT, mentre il divieto di circolazione con veicolo non revisionato è collocato tra le norme di comportamento, all'**articolo 79**, sanzionato dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121

con il pagamento di una somma **da 170 a 680 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

d) il **sistema informativo del pubblico registro automobilistico (PRA)** di cui all'articolo 11 del regio decreto-legge n. 436 del 1927 (legge n. 510 del 1928), ivi compreso il **registro dei veicoli esteri** di cui agli articoli 93-*bis* e 94, comma 4-*ter*, del codice della strada;

Il **PRA**, istituito presso l'ACI, è il registro nel quale sono iscritti i veicoli soggetti a tale obbligo e trascritti gli atti relativi alla **proprietà e agli altri diritti reali, di garanzia e di godimento** sui veicoli, con effetto di pubblicità dichiarativa ai fini dell'opponibilità ai terzi, nonché annotati i provvedimenti che incidono sulla disponibilità del bene (fra i quali il fermo amministrativo). Nel sistema informativo del PRA è altresì tenuto il **registro dei veicoli esteri (REVE)**, istituito dall'articolo 94, comma 4-*ter* del codice della strada, introdotto dalla legge n. 238 del 2021 (legge europea 2019-2020). Vi sono registrati, a cura dell'utilizzatore, i veicoli immatricolati in uno Stato estero dei quali un soggetto residente in Italia abbia la disponibilità per un **periodo superiore a trenta giorni** nell'anno solare. Per tutto il tempo in cui risultano iscritti nel REVE, a tali veicoli si applicano le medesime disposizioni previste per i veicoli immatricolati in Italia, compreso quindi l'obbligo di copertura assicurativa.

e) il **registro unico telematico dei veicoli fuori uso** di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo n. 209 del 2003.

Il registro – istituito presso il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione – raccoglie le annotazioni, effettuate dai centri di raccolta e dagli operatori commerciali, degli **estremi della ricevuta della denuncia e della consegna delle targhe e dei documenti** del veicolo avviato alla demolizione, e consente la gestione telematica delle formalità di **radiazione dall'ANV e dal PRA**. Il suo utilizzo è obbligatorio dal 7 giugno 2024. Il registro consente pertanto di distinguere, nell'ambito dei veicoli non assicurati, quelli **effettivamente avviati alla demolizione** da quelli che risultano ancora iscritti negli archivi pur non essendo più nella disponibilità dell'intestatario.

Appare opportuno segnalare che, nel contenuto del decreto, delineato dal comma 3 dell'articolo in rassegna, non figura l'indicazione dei soggetti ulteriori all'ACI, preposti al supporto del MIT nelle operazioni di raffronto dei dati contenuti nei citati archivi, di cui al comma 1.

Si valuti, pertanto, l'opportunità di coordinare il contenuto del decreto di cui al comma 3 con la previsione di cui al comma 1.

- ***L'Automobile Club d'Italia (ACI)***

L'Automobile Club d'Italia (ACI) è un **ente pubblico non economico** a **base associativa**, **senza scopo di lucro**: rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo italiano e, attraverso la propria rete territoriale, svolge attività e servizi di pubblico interesse.

Dal punto di vista organizzativo, l'ACI opera come **federazione nazionale** che riunisce **98 Automobile Club provinciali e locali**, i quali sono **enti pubblici non economici, autonomi e a base associativa**. Anch'essi sono dotati di un proprio patrimonio e di autonomia giuridica e organizzativa nei limiti previsti dallo Statuto dell'ACI. Accanto agli AC provinciali esistono alcuni AC locali con sede in città non capoluogo di provincia, come Acireale.

Sul piano **internazionale**, l'ACI è membro della *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA), organismo nato nel 1904 (come *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus,* AIACR) e divenuto FIA nel 1946; la FIA riunisce oggi 246 organizzazioni in più di 140 Paesi.

Un passaggio centrale nella storia istituzionale dell'ACI è la gestione del **Pubblico Registro Automobilistico (PRA)**, istituito presso le sedi dell'Automobile Club d'Italia dal **R.D.L. 15 marzo 1927, n. 436**.

Nel tempo, ACI ha svolto anche funzioni rilevanti in materia di fiscalità automobilistica. In particolare, l'articolo 4 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 39 del 1953, attribuisce al Ministro delle finanze la facoltà di affidare all'ACI la **riscossione delle tasse automobilistiche** mediante apposita convenzione. In tale quadro si colloca, in particolare, la convenzione stipulata con il Ministero delle finanze il 26 novembre 1986 e approvata con decreto ministeriale in pari data.

Dal 1° gennaio 1999, ai sensi dell'articolo 17, comma 10, della legge n. 449 del 1997 e del decreto del Ministro delle finanze n. 418 del 1998, la riscossione, l'accertamento, il recupero, i rimborsi, l'applicazione delle sanzioni e il contenzioso amministrativo relativi alle tasse automobilistiche non erariali sono demandati alle **Regioni a statuto ordinario**. Oggi l'ACI opera sulla base di accordi di cooperazione con numerose Regioni e con le Province autonome di Trento e di Bolzano. Tali rapporti possono riguardare la gestione complessiva del tributo o specifiche attività e servizi, tra cui quelli di controllo, gestione degli archivi e assistenza ai contribuenti.

In ambito sportivo, l'ACI è riconosciuto dalla FIA come unica Autorità sportiva nazionale per lo sport automobilistico ed è, nell'ordinamento sportivo italiano, una Federazione sportiva nazionale riconosciuta dal CONI.

Più di recente, l'evoluzione digitale e l'integrazione delle banche dati hanno portato a due ulteriori snodi:

- l'articolo 51, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 124 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 157 del 2019, ha previsto l'acquisizione dei dati delle **tasse automobilistiche** nel **sistema informativo del PRA**. A seguito della nota dell'Agenzia delle entrate del 23 aprile 2020, l'Archivio nazionale delle tasse automobilistiche (ANTA), già gestito da Sogei S.p.A., è passato

all'ACI. Nel 2020 l'archivio è confluito nel sistema informativo del PRA, cui si sono poi progressivamente integrati gli archivi regionali e provinciali;
- il **Documento unico di circolazione e di proprietà (DU),** previsto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, ha sostituito la carta di circolazione e il certificato di proprietà. Dopo una fase di attuazione graduale, dal 1° ottobre 2021 è rilasciato in via generalizzata per le operazioni di Motorizzazione e di competenza del PRA rientranti nella riforma.

In quanto ente a base associativa non gravante sulla finanza pubblica, l'ACI si adegua con propri regolamenti a due ordini di principi:
- quelli del decreto legislativo n. 165 del 2001 e quelli di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica, ai sensi dell'articolo 2, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 101 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 125 del 2013;
- insieme agli Automobile Club federati, quelli del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (decreto legislativo n. 175 del 2016), tenendo conto delle rispettive specificità, ai sensi dell'articolo 10, comma 1-bis, del decreto-legge n. 91 del 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2018.

Più di recente l'ente è stato commissariato. Con D.P.C.M. 21 febbraio 2025 è stato nominato Commissario straordinario il generale Tullio Del Sette. L'articolo 14 del decreto-legge n. 96 del 2025, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 119 del 2025, lo ha mantenuto in carica fino all'insediamento del nuovo Presidente e dei nuovi organi collegiali. Il **Presidente Antonino Geronimo La Russa** si è insediato l'11 febbraio 2026.
L'articolo 35 della legge n. 182 del 2025 ha poi disposto il **riordino dell'ACI**, ferma restando la sua natura di ente pubblico non economico a base associativa. La norma ha ridisegnato la *governance*, ha previsto interventi sull'organizzazione interna, sulle società in house e sulle partecipazioni, e ha istituito un Comitato tecnico di vigilanza sulla gestione del PRA. Il nuovo Statuto è stato approvato con decreto del Ministro per lo sport e i giovani del 20 gennaio 2026 e modificato con decreto del 28 maggio 2026.
Infine, si ricorda che l'articolo 1, comma 867, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025) aveva posto a carico dell'ACI un versamento all'entrata del bilancio dello Stato di 50 milioni di euro annui a decorrere dal 2025. L'articolo 1, comma 736, della legge n. 199 del 2025 (legge di bilancio 2026) ha limitato il versamento agli anni 2025 e 2026.
Per ulteriori approfondimenti, si rimanda ai *dossier* relativi alla legge di bilancio 2025 e alla legge di bilancio 2026.

Il comma 2 precisa che il citato **raffronto** tra banche dati è diretto a **individuare** i veicoli per i quali **non risulta registrata un'assicurazione in corso di validità** e cui **non si applica** una delle **deroghe** all'obbligo assicurativo previste dall'articolo 122-*bis* del codice delle assicurazioni private. Inoltre, specifica che gli **esiti** del raffronto **possono essere**

utilizzati ai fini dell'adozione delle opportune iniziative per la **regolarizzazione delle posizioni assicurative** e sono **comunque messi a disposizione degli organi competenti** per i **controlli** e per **l'accertamento delle violazioni** previste dalla normativa vigente.

Si ricorda, che ai sensi della citata disposizione del codice delle assicurazioni private, sono **esclusi** dall'**obbligo di assicurazione**, in deroga all'art. 122 del medesimo codice e all'art. 193 del codice della strada:

- i veicoli formalmente **ritirati dalla circolazione** e quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente;
- i **carrelli non immatricolati** di cui all'articolo 58, comma 2, lettera *c)*, del codice della strada, quando operano all'interno di aree aziendali, stabilimenti, magazzini o depositi, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente in zone non accessibili al pubblico nelle aree ferroviarie, portuali e aeroportuali, a condizione che siano coperti da una polizza per la responsabilità civile verso terzi diversa dall'assicurazione obbligatoria;
- le **macchine agricole** di cui all'articolo 57 del codice della strada, non immatricolate o prive del certificato di idoneità tecnica alla circolazione, che operano esclusivamente all'interno di fondi agricoli, aziende agrarie o spazi a uso interno non accessibili al pubblico, alla medesima condizione della copertura mediante polizza diversa dall'assicurazione obbligatoria;
- i veicoli **non idonei all'uso come mezzo di trasporto**, ivi compresi quelli privi di parti essenziali che li rendano stabilmente inidonei all'utilizzo, individuate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- i veicoli il cui utilizzo sia stato **volontariamente sospeso** su richiesta dell'avente diritto, mediante formale comunicazione all'impresa di assicurazione resa ai sensi dell'articolo 47 del d.P.R. n. 445 del 2000, per un periodo non superiore a dieci mesi nell'ambito dell'annualità, elevati a undici mesi per i **veicoli d'epoca e di interesse storico** e collezionistico di cui all'articolo 60 del codice della strada.

Il **comma 3** demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, la definizione delle disposizioni attuative e operative relative ai commi 1 e 2, ivi comprese quelle:

- dei **flussi informativi e i formati dei dati**;
- degli **identificativi comuni** e le modalità di amministrazione e gestione, nonché di **consultazione telematica** – anche da parte degli organi di polizia stradale – degli elenchi redatti ai sensi del comma 2;
- delle modalità di **interoperabilità tra le banche dati** di cui al comma 1, anche mediante la **Piattaforma Digitale Nazionale Dati**, di cui all'articolo 50-*ter* del codice dell'amministrazione digitale (d.lgs. n. 82

del 2005), nonché le iniziative per il rafforzamento dell'implementazione delle medesime;

- delle modalità di **trattamento e conservazione dei dati**.

Il **comma** in esame specifica che tale decreto deve essere adottato **entro novanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, e di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e delle imprese e del *made in Italy*, **sentiti**, per i profili di competenza, **l'Automobile Club d'Italia** e **l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni** (IVASS), e **acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali**,

Il **comma 4** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedano all'attuazione delle disposizioni dei commi da 1 a 3 nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 38, commi 5-7
(Personalizzazione delle targhe)

L'**articolo 38, commi da 5 a 7**, disciplina la richiesta e il rilascio di **targhe personalizzate** per gli autoveicoli e i motoveicoli, stabilendo le combinazioni richiedibili, i corrispettivi, le modalità di immatricolazione e i soggetti coinvolti.
La combinazione richiesta può essere abbinata a **un solo veicolo**, individuato mediante il numero di telaio; lo stesso titolare può procedere a un **nuovo abbinamento** in caso di alienazione o radiazione del veicolo precedentemente abbinato. La targa rilasciata **non è alienabile**.

La relazione tecnica non ascrive effetti finanziari alle disposizioni in oggetto.

Il **comma 5** dell'**articolo 38** prevede che, a decorrere dal **1° marzo 2027**, l'intestatario del documento unico di circolazione (DU) può **chiedere** – per le targhe di veicoli e motoveicoli di cui all'**articolo 100, comma 8**, del Codice della strada (d.lgs. n. 285 del 1992) – una **specifica combinazione** numerica, alfabetica o alfanumerica

Il **Documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo (DU)** – introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, più volte modificato, ed entrato a regime il 1° ottobre 2021 a seguito di adozione del decreto MIT n. 196 del 2021 – ha sostituito sia la **carta di circolazione**, sia il **certificato di proprietà dei veicoli** iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA). Il documento unico riguarda gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi di massa superiore alle 3,5 tonnellate. In esso sono annotati, in particolare, i dati relativi ai privilegi e alle ipoteche, i provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, nonché i provvedimenti di fermo amministrativo. Tali annotazioni possono essere effettuate anche con modalità anche telematiche.
Per ulteriori approfondimenti sul DU, si rimanda all'apposito tema pubblicato sul Portale della documentazione della Camera dei deputati.

Si ricorda che l'**articolo 100, comma 8**, del Codice della strada già consente, per gli autoveicoli e i motoveicoli di cui ai commi 1 e 2, di richiedere una **specifica combinazione alfanumerica per le targhe**, ferma restando la **sequenza** alfanumerica stabilita dal regolamento di esecuzione (di cui al d.P.R. n. 495 del 1992). In particolare, l'appendice XII all'articolo 257 del regolamento prevede, per le targhe ordinarie degli autoveicoli, una **sequenza di sette caratteri, ordinati secondo lo schema: due lettere, tre cifre, due lettere** (ad esempio, **AA 000 AA**). La richiesta è soggetta ai costi fissati con il **decreto ministeriale**

previsto dall'articolo 101, comma 1, del Codice della strada, che disciplina la determinazione del prezzo di vendita delle targhe (si veda, da ultimo, il D.M. 6 novembre 2015). Quanto alla procedura, l'articolo 100, comma 8, prevede che il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, previa verifica che la combinazione richiesta non sia stata già utilizzata, provveda all'immatricolazione del veicolo e al rilascio della carta di circolazione. La consegna delle targhe è effettuata direttamente dall'Istituto Poligrafico dello Stato nel termine di trenta giorni dal rilascio della carta di circolazione. Durante tale periodo è consentita la circolazione del veicolo ai sensi dell'articolo 102, comma 3, del Codice della strada, previa apposizione sullo stesso, a cura dell'intestatario, di un pannello a fondo bianco recante i dati identificativi della targa, nel rispetto delle prescrizioni relative alla posizione, alle dimensioni e ai caratteri di iscrizione previste dalla medesima disposizione.

Rispetto alla disciplina vigente, le disposizioni in esame presentano le seguenti novità:

- la possibilità di chiedere anche combinazioni esclusivamente numeriche o alfabetiche, oltre che alfanumeriche, con conseguente necessità di adeguamento delle disposizioni regolamentari;
- l'attribuzione ai soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991, previa verifica tramite il centro di elaborazione dati del MIT, delle operazioni di immatricolazione e di rilascio del documento unico e della targa provvisoria;
- la fissazione diretta nella norma primaria dei corrispettivi per il rilascio delle targhe personalizzate, ferma restando l'ulteriore quota di maggiorazione da definire con provvedimento attuativo.

Il **comma 5** fissa poi i seguenti **corrispettivi**, a **carico del richiedente**, per il rilascio di ciascuna targa personalizzata:

- per le persone giuridiche, le società e le imprese:
  - **10.000 euro** per le richieste presentate fino al **31 maggio 2027**;
  - **5.000 euro** per le richieste presentate a decorrere dal **1° giugno 2027**;
- per le persone fisiche:
  - **1.000 euro**, per le richieste presentate fino al **31 maggio 2027**;
  - **500 euro**, per le richieste presentate a decorrere dal **1° giugno 2027.**

Oltre al corrispettivo, è dovuto un importo pari al **costo di produzione**, destinato all'**Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato**, nonché un'ulteriore quota a titolo di **maggiorazione** destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), da definire con il provvedimento di cui al **comma 7**.

Si ricorda che il 14 ottobre 2026 è stato trasmesso alle Camere, per l'espressione del parere parlamentare, lo **schema di decreto legislativo recante il nuovo codice della strada** (**A.G. 448**), predisposto in attuazione della delega di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024.

Lo schema, non ancora vigente, provvede, tra l'altro, al riordino della disciplina relativa all'identificazione dei veicoli: l'articolo 77 disciplina gli obblighi relativi ai **dispositivi di identificazione dei veicoli** durante la circolazione, riordinando le disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 67, 97, 100 e 102 del codice della strada vigente; l'articolo 230 reca la disciplina generale della **targa** e prevede, al comma 3, la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di rilasciare, su istanza dell'interessato, targhe con caratteri alfanumerici personalizzati, secondo le modalità e nel rispetto dei requisiti stabiliti dal regolamento di esecuzione e di attuazione. Il comma 5 rinvia all'**Allegato VI.2** per la determinazione dei corrispettivi di vendita delle targhe e dei contrassegni identificativi, nonché dell'ulteriore corrispettivo previsto per la personalizzazione delle targhe.

Le caratteristiche tecniche dei dispositivi di identificazione sono disciplinate dal Titolo VI dello schema, mentre le modalità di collocazione e installazione delle targhe sono demandate, ai sensi dell'articolo 230, comma 4, al regolamento di esecuzione e di attuazione.

Quanto alla decorrenza della nuova disciplina, l'articolo 289 prevede che il nuovo codice, comprensivo dei relativi allegati, entri in vigore il 1° aprile 2027 e che le sue disposizioni acquistino efficacia il 1° gennaio 2028, e comunque non prima di centottanta giorni dall'entrata in vigore del nuovo regolamento di esecuzione. Qualora tale termine scada successivamente al 1° gennaio 2028, lo schema prevede che le disposizioni del codice acquistino efficacia il 1° aprile 2028, subordinatamente all'emanazione del regolamento medesimo.

Il **comma 6** prevede, al **primo periodo**, che la specifica combinazione, di cui al **comma 5**, sia utilizzabile per **un solo veicolo** – individuato con il numero di telaio – al quale è abbinata. in tutti i casi di alienazione o radiazione del veicolo precedentemente abbinato, è consentito allo stesso titolare procedere a un **nuovo abbinamento**.

Il **secondo periodo** del **comma 6** reca la **disciplina per il rilascio** delle targhe personalizzate. In particolare, dispone che le **imprese** o **società** che svolgono **attività di consulenza per la circolazione dei mezzi**, di cui alla legge n. 264 del 1991, previa verifica tramite il centro di elaborazione dati (CED) del MIT che la combinazione richiesta non sia già stata utilizzata, **immatricolino** il veicolo e **rilascino** il documento unico di circolazione, nonché una **targa provvisoria** a fondo bianco, ai sensi del citato 102, comma 3, del codice della strada.

Il **terzo periodo** dispone che alla **consegna** delle **targhe personalizzate** provvede direttamente l'Istituto Poligrafico dello Stato nel termine di **trenta giorni** dal rilascio del documento unico di circolazione. Nelle more della consegna è consentita la circolazione previa apposizione al veicolo della targa provvisoria di cui al secondo periodo. L'ultimo periodo del comma 6 specifica che la **targa rilasciata non è alienabile**.

Si ricorda che la legge n. 264 del1991 disciplina l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, esercitata dalle cosiddette **agenzie di pratiche automobilistiche**, comprendente **attività di consulenza, assistenza** e **adempimenti** connessi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore, svolti a titolo oneroso per conto degli interessati. L'esercizio dell'attività è soggetto ad **autorizzazione** della Provincia.

Si ricorda, inoltre, che l'articolo 6 della legge n. 177 del 2024 ha previsto il **registro delle agenzie telematiche** per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto. La materia è ripresa dall'articolo 12 dello schema di decreto legislativo recante nuovo codice della strada (A.G. 448).

Il **comma 7** prevede che, **entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, siano adottate, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988, le modifiche al regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al d.P.R. n. 495 del 1992, necessarie a recepire le disposizioni di cui ai **commi 5** e **6**. Nel medesimo termine di sessanta giorni sono altresì stabilite, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri, le **modalità per il rilascio della targa personalizzata** e le necessarie disposizioni attuative ed operative.

Si segnala infine che, ai sensi del successivo **comma 8**, le maggiori entrate di cui al **comma 5** – al netto del costo di produzione destinato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato e la restante quota a titolo di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – sono destinate a un **apposito fondo** da istituire, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a favore dei **comuni** con popolazione fino a **50.000 abitanti**, per la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade comunali.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda all'apposita scheda di lettura nel VOL. I del *dossier* del disegno di legge di bilancio.

Articolo 63
(Contributo per l'acquisto di autoveicoli nuovi destinati in via permanente al trasporto delle persone con disabilità motoria)

L'**articolo 63**, integrando con alcune modifiche il disposto dell'articolo 76 del Codice del Terzo settore (D.Lgs n. 117/2017), autorizza **la spesa di 4,59 milioni di euro nell'anno 2027 e di 9 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2028**, per l'erogazione di **contributi**, a cura della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per le politiche in favore delle persone con disabilità – agli enti iscritti al Registro unico nazionale del Terzo settore (RUNTS) che abbiano acquistato **autoveicoli nuovi con determinate caratteristiche, destinati al trasporto collettivo di persone con disabilità** (ai sensi dell'articolo 3 della L. n. 104/1992[1]), con ridotte od impedite capacità motorie, forniti di serie, o adattati permanentemente entro un mese dall'immatricolazione, con sollevatori elettro-idraulici. In ogni caso il contributo non può superare il 18 per cento del costo complessivo al netto dell'IVA sostenuto per l'acquisto del veicolo e per l'adattamento (**comma 1, lettera *a)***).

Le modalità per l'attuazione delle disposizioni in commento vengono poi rimesse ad un **decreto dell'Autorità politica delegata in materia di disabilità** che, in particolare, stabilisce gli ulteriori requisiti richiesti, la cadenza nell'erogazione dei contributi, il termine per la richiesta del contributo, l'eventuale affidamento di tutte o parte delle attività per la gestione del ciclo di vita del contributo a società a capitale interamente pubblico (ai sensi dell'articolo 19, comma 5 del D.L. n. 78/2009[2]) nel limite di 90.000 euro per l'anno 2027 e di 180.000 euro a decorrere dall'anno 2028 (**comma 1, lettera *b)***).

Viene infine adeguata la rubrica del citato articolo 76 del Codice del Terzo settore a seguito delle modifiche apportate dalla novella (**comma 1, lettera *c)***).

L'**articolo 63** prevede interventi pari a un importo di **4,59 milioni di euro per l'anno 2027 e di 9 milioni di euro a decorrere dall'anno 2028.**

L'**articolo 63**, composto da **un solo comma**, integrando con alcune modifiche il disposto **dell'articolo 76** del Codice del Terzo settore (D.Lgs n. 117/2017), prevede e disciplina **l'erogazione di contributi a favore di**

[1] *Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.*
[2] *Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini,* conv. con mod., dalla L.n. 102/2009.

enti del Terzo settore per l'acquisto di autoveicoli destinati al trasporto di persone con disabilità motoria.

Il citato articolo 76 del D.Lgs n. 117/2017 disciplina il contributo per l'acquisto di autoambulanze, autoveicoli per attività sanitarie e beni strumentali.

Viene disposto che le risorse di cui all'articolo 73, comma 2, lettera *c)*, sono destinate a sostenere l'attività di interesse generale delle organizzazioni di volontariato attraverso l'erogazione di contributi per l'acquisto, da parte delle medesime, di autoambulanze, autoveicoli per attività sanitarie e di beni strumentali, utilizzati direttamente ed esclusivamente per attività di interesse generale, che per le loro caratteristiche non sono suscettibili di diverse utilizzazioni senza radicali trasformazioni, nonché, per la donazione dei beni ivi indicati nei confronti delle strutture sanitarie pubbliche (comma 1).

Per l'acquisto di autoambulanze e di beni mobili iscritti in pubblici registri destinati ad attività antincendio da parte dei vigili del fuoco volontari, in alternativa a quanto disposto al comma 1, le organizzazioni di volontariato possono conseguire il predetto contributo nella misura corrispondente all'aliquota IVA del prezzo complessivo di acquisto, mediante corrispondente riduzione del medesimo prezzo praticata dal venditore. Il venditore recupera le somme corrispondenti alla riduzione praticata mediante compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 (comma 2).

Per le organizzazioni di volontariato aderenti alle reti associative di cui all'articolo 41, comma 2, la richiesta e l'erogazione dei contributi di cui al comma 1 deve avvenire per il tramite delle reti medesime (comma 3).

Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali sono stabilite le modalità per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo (comma 4).

Più nello specifico (**lettera *a)*** del **comma 1**), dopo il comma 3 del citato articolo 76, è **aggiunto un comma 3-*bis*** ai sensi del quale è autorizzata **la spesa di 4,59 milioni di euro nell'anno 2027 e di 9 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2028**, per l'erogazione di **contributi**, a cura della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per le politiche in favore delle persone con disabilità – agli enti iscritti al Registro unico nazionale del Terzo settore (RUNTS) che abbiano acquistato **autoveicoli nuovi,** di cui all'articolo 54, comma 1, lettera *f)* del D.Lgs n. 285/1992[3] – vale a dire autoveicoli per trasporti specifici: veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo -, di cilindrata fino a 3000 cc e potenza fino a 130kw, **destinati al trasporto collettivo di persone con disabilità** (ai sensi dell'articolo 3 della L. n. 104/1992[4]), con ridotte od impedite capacità motorie, forniti di serie, o adattati permanentemente entro un mese dall'immatricolazione, con

[3] *Nuovo codice della strada*

[4] *Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.*

sollevatori elettro-idraulici. In ogni caso il contributo non può superare il 18 per cento del costo complessivo al netto dell'IVA sostenuto per l'acquisto del veicolo e per l'adattamento.

Viene poi **modificato** (**lettera *b)*** del **comma 1**) il **comma 4 del citato articolo 76 del Codice del terzo settore,** riguardante le modalità di attuazione delle disposizioni in esame, nel modo seguente:

- viene confermata l'emanazione di un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali per l'attuazione delle disposizioni dei commi da 1 a 3 (nuova lettera a) del comma 4 dell'art. 76);
- viene rimessa (nuova lettera *b)* del comma 4 dell'articolo 76) ad un **decreto dell'Autorità politica delegata in materia di disabilità** la definizione delle modalità di attuazione del comma 3-*bis*, prevedendo che il decreto stabilisca, in particolare:
  - gli ulteriori requisiti relativi al numero di posti accessibili a persone con disabilità nonché diretti a garantire che gli autoveicoli per i quali sia assegnato un contributo rimangano in maniera duratura nella proprietà di Enti iscritti al RUNTS e che, in maniera altrettanto duratura, siano destinati al trasporto di persone con ridotte o impedite capacità motorie;
  - la cadenza nell'erogazione dei contributi, a partire da quelli acquistati nel secondo semestre del 2027;
  - il termine per la richiesta del contributo;
  - l'eventuale affidamento di tutte o parte delle attività per la gestione del ciclo di vita del contributo, anche a società a capitale interamente pubblico (ai sensi dell'articolo 19, comma 5 del D.L. n. 78/2009[5]) nel limite di 90.000 euro per l'anno 2027 e di 180.000 euro a decorrere dall'anno 2028.

Il comma 5 dell'articolo 19 del citato D.L. n. 78/2009 prevede che le amministrazioni dello Stato, cui sono attribuiti per legge fondi o interventi pubblici, possono affidarne direttamente la gestione, nel rispetto dei principi comunitari e nazionali conferenti, a società a capitale interamente pubblico su cui le predette amministrazioni esercitano un controllo analogo a quello esercitato su propri servizi e che svolgono la propria attività quasi esclusivamente nei confronti dell'amministrazione dello Stato.
Gli oneri di gestione e le spese di funzionamento degli interventi relativi ai fondi sono a carico delle risorse finanziarie dei fondi stessi.

[5] *Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini,* conv. con mod., dalla L. n. 102/2009.

Viene infine disposta (**lettera *c)*** del **comma 1**) la modifica della rubrica dell'articolo 76 del d.lgs n. 117/2017 (*Codice del Terzo settore*) in modo da comprendervi gli autoveicoli adattati per il trasporto di persone con disabilità motoria.

Articolo 77
(Interventi in materia di infrastrutture ferroviarie e per il miglioramento della sicurezza e lo sviluppo tecnologico della rete ferroviaria)

L'**articolo 77**, composto da **sei commi**, autorizza la spesa di risorse per il finanziamento del **contratto di programma – parte servizi** e del **contratto di programma – parte investimenti** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI). I **commi 1, 2** e **6** individuano le risorse e gli interventi finanziati. Il **comma 3** ne prevede la disponibilità ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti dalla data di entrata in vigore della legge, anche nelle more dell'aggiornamento del contratto di programma, e consente, a determinate condizioni, rimodulazioni tra interventi ferroviari. Il **comma 4** attribuisce alla Ragioneria generale dello Stato la facoltà di richiedere a RFI ulteriori adempimenti ai fini del monitoraggio. Il **comma 5** disciplina i trasferimenti semestrali delle risorse di cui ai commi 1 e 2.

La relazione tecnica specifica che: il **comma 1** dispone un finanziamento del contratto di programma – parte servizi tra MIT e RFI per **600 milioni** di euro per l'anno 2027 e **970 milioni** di euro per l'anno 2028, destinati agli interventi di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria; il **comma 2** dispone un finanziamento del contratto di programma – parte investimenti MIT e RFI per complessivi **2.190 milioni** di euro per l'anno 2027 e **1.670 milioni** di euro per l'anno 2028 definendone anche la ripartizione; il **comma 6** prevede uno stanziamento integrativo di **350 milioni** di euro per l'anno 2029 e **500 milioni** di euro per l'anno 2030 per la realizzazione del "Terzo valico dei Giovi" e uno stanziamento integrativo di 40 milioni di euro per l'anno 2029 in favore della tratta Giampilieri-Fiumefreddo. Tali finanziamenti integrativi sono a valere sul contratto di programma – parte investimenti 2027-2031.

Più in dettaglio, il **comma 1** autorizza, per il finanziamento del **contratto di programma – parte servizi** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – **MIT** e Rete ferroviaria italiana S.p.A. – **RFI**, in qualità di soggetto **gestore** dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, la spesa di **600 milioni** di euro per il **2027** e di **970 milioni** di euro per il **2028**, da destinare a interventi di **manutenzione straordinaria** della rete ferroviaria.

Il **comma 2** autorizza, per il finanziamento del **contratto di programma** – parte investimenti tra il **MIT** e **RFI**, la spesa complessiva di **2.190 milioni di euro** per l'anno 2027 e di **1.670 milioni di euro** per l'anno 2028. Tali risorse sono così destinate:

a) 1.450 milioni di euro nel biennio 2027-2028 per la realizzazione di programmi finalizzati al miglioramento della **sicurezza** e allo **sviluppo tecnologico** della rete ferroviaria nazionale. La relazione tecnica afferma che le risorse sono così ripartite nel corso del biennio: 810 milioni di euro per l'anno 2027 e 640 milioni di euro per l'anno 2028;
b) 1.600 milioni di euro nel biennio 2027-2028 per la realizzazione del Terzo valico dei Giovi, con specifico riferimento alla variante **resa necessaria** dalle rilevanti condizioni geomeccaniche emerse durante la fase di realizzazione. La relazione tecnica afferma che le risorse sono così ripartite nel corso del biennio: 900 milioni di euro per il 2027 e 700 milioni di euro per il 2028;
c) 500 milioni di euro nel biennio 2027-2028 per il progetto relativo all'**accesso** alla galleria di base del Brennero – circonvallazione di Trento. La relazione tecnica afferma che le risorse sono così ripartite nel corso del biennio: 300 milioni di euro nel 2027 e 200 milioni di euro nel 2028;
d) 170 milioni di euro nel biennio 2027-2028 per i progetti di **raddoppio** delle tratte **Frasso Telesino-Telese**, **Telese-Vitulano** e **Apice-Orsara**. Le tratte fanno parte della linea ferroviaria **Napoli-Bari**. La relazione tecnica afferma che le risorse sono così ripartite nel corso del biennio: 100 milioni di euro nel 2027 e 70 milioni di euro nel 2028;
e) 140 milioni di euro nel biennio 2027-2028 per il progetto di **raddoppio** della tratta **Giampilieri-Fiumefreddo** sulla linea **Messina-Catania**. La relazione tecnica afferma che le risorse sono così ripartite nel corso del biennio: 80 milioni di euro nel 2027 e 60 milioni di euro nel 2028.

Si rimanda all'ultimo rapporto sulle infrastrutture strategiche e prioritarie per approfondimenti.

Con riferimento alle lettere da ***a)*** a ***e)***, si osserva che la ripartizione delle risorse tra le annualità del biennio **non è effettuata** dal testo dell'articolo ma dalla **sola relazione tecnica**. In proposito, si ricorda che l'**articolo 17**, **comma 1**, della legge n. 196 del 2009 prevede, tra l'altro, che: "(…) ciascuna legge che comporti nuovi o maggiori oneri indica espressamente, per **ciascun anno** e per ogni intervento da essa previsto, la spesa autorizzata (…)".

Si valuti, pertanto, l'opportunità di specificare nell'articolato la ripartizione per annualità delle risorse riferite ai singoli interventi, fermo restando che gli importi annuali complessivi sono già esplicitati al comma 2.

Il **comma 3** prevede che, nelle more dell'aggiornamento del **contratto di programma**, le risorse stanziate dai **commi 1**, **2** e **6** dell'articolo in esame sono **immediatamente disponibili**, dalla data di entrata in vigore della legge, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti. Ferme restando le risorse complessivamente assegnate per ciascuna annualità e il rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, qualora sia necessario per il conseguimento degli obiettivi previsti, un **decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze, adottabile anche su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può disporre la rimodulazione di tali risorse tra interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie.

La relazione tecnica osserva che la possibilità di rimodulazione: "(…) risponde all'esigenza di assicurare flessibilità nell'impiego delle risorse in funzione del conseguimento degli obiettivi previsti, senza modificare l'ammontare complessivo delle risorse autorizzate per ciascuna annualità".

Il **comma 4** prevede che, ai fini del monitoraggio del cronoprogramma procedurale e finanziario degli interventi e ferma restando la disciplina vigente, il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato (RGS) del MEF possa richiedere a RFI ulteriori adempimenti necessari a verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla clausola di **salvaguardia nazionale** disciplinata dall'**articolo 76** (cfr. *supra*).

La relazione tecnica precisa che la disposizione mira a garantire la disponibilità delle informazioni aggiornate sugli interventi e sul loro impatto sul bilancio pubblico entro le tempistiche richieste dalla Commissione europea (prima del 15 aprile in primavera e prima del 15 ottobre in autunno) nella Comunicazione C/2026/4514 del 18 agosto 2026.

Il **comma 4** fa espressamente salvi gli obblighi già previsti a legislazione vigente, ivi compresi quelli di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 188 del 1° settembre 2026.

Il decreto, adottato in attuazione dell'**articolo 15**, **comma 5-*ter***, del decreto legislativo n. 112 del 2015, definisce le modalità di **rendicontazione** e verifica del raggiungimento dei traguardi e degli obiettivi, le modalità di attivazione del circuito finanziario, nonché le penalità da applicare a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in caso di mancato conseguimento degli stessi.

Il **comma 5** prevede che, limitatamente al biennio 2027-2028, per le finalità connesse al raggiungimento degli obiettivi di cui alla clausola di salvaguardia disciplinata dall'**articolo 76**, le risorse stanziate dai **commi 1** e **2** siano erogate a RFI con **cadenza semestrale**, entro i mesi di **gennaio** e **luglio** di ogni anno. Ai fini della determinazione dell'importo dei trasferimenti **successivi al primo**, si tiene conto delle risorse già trasferite e delle spese effettivamente sostenute a valere su tali stanziamenti.

Si osserva che il comma 5 non determina espressamente l'importo del primo trasferimento semestrale, né indica un criterio specifico per quantificarlo.

Il **comma 6** prevede un'**integrazione di risorse** per alcune delle opere finanziate al **comma 2**. Nello specifico si prevede che per l'opera Terzo valico dei Giovi (comma 2, lettera *b*) le risorse stanziate siano integrate da ulteriori 350 milioni di euro per l'anno 2029 e 500 milioni di euro per l'anno 2030. Analogamente, il comma prevede che le risorse stanziate per la tratta Giampilieri-Fiumefreddo (comma 2, lettera *e*) siano integrate per l'anno 2029 da 40 milioni di euro. Tali risorse sono a valere sul contratto di programma – parte investimenti 2027-2031 (non ancora stipulato). Si tratta di integrazioni riferite ad annualità successive al biennio disciplinato dal comma 2. Si ricorda che l'**articolo 15**, **comma 2**, del decreto legislativo n. 112 del 2015 prevede l'inserimento di diritto nel contratto di programma degli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge.

- ***I contratti di programma tra MIT e RFI***

Ai sensi dell'**articolo 15** del decreto legislativo n. 112 del 2015 i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da **uno o più contratti** di programma, stipulati per un periodo minimo di **cinque anni** (è possibile l'aggiornamento su base annuale).

L'atto di concessione è stato rilasciato dal MIT con il decreto ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000; il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è RFI. In particolare, RFI è responsabile della progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, incluse stazioni e dotazioni tecnologiche.

Si ricorda che, in generale, il decreto legislativo n. 112 del 2015 stabilisce:

a) le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;
b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia;
c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e anche nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

Dal 2013 il rapporto contrattuale è articolato in **due atti distinti**: il Contratto per il servizio di disponibilità della rete (**CdP-S**), relativo alla disponibilità della rete e agli obblighi manutentivi e gestionali, e il Contratto per la gestione degli investimenti (**CdP-I**), relativo allo sviluppo infrastrutturale e all'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria.

Vi è inoltre un terzo Contratto di Programma tra MIT, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Più in dettaglio, il **CdP-S** disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di *Safety*, *Security*, Navigazione, assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), mentre il **CdP-I** è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge.

Alla data di presentazione dell'A.C. 3174 sono in vigore il CdP-Investimenti 2022-2026 (aggiornato nel 2023, nel 2024 e nel 2025) e il CdP-Servizi 2022-2026 (aggiornato nel 2023, nel 2024, nel 2025 e nel 2026). Si veda il seguente *link* per maggiori dettagli.

Tali contratti, sottoscritti il 19 dicembre 2022, sono stati trasmessi alla Camera dei deputati con lettera del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 23 dicembre 2022. Si osservi che, ai sensi dell'*iter* procedurale introdotto dall'**articolo 5** del decreto-legge n. 152 del 2021, contrariamente al passato, non è più prevista la trasmissione dello schema di contratto di programma alle Camere sul quale le competenti commissioni parlamentari avevano la possibilità di esprimere un parere. In seguito alla trasmissione del contratto di programma, la IX Commissione della Camera, il 7 giugno 2023, ha adottato una risoluzione in materia (n. 8-00015) contenente indirizzi al Governo. Per ulteriori approfondimenti si veda il seguente dossier.

Il **comma 7** dell'**articolo 1** del decreto legislativo n. 112 del 2015, come modificato dall'**articolo 22** del decreto-legge n. 19 del 2026, prevede che il MIT trasmetta, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma, alle competenti Commissioni parlamentari, alla Conferenza Unificata e all'Autorità di regolazione dei trasporti, uno schema di Documento Strategico Pluriennale della Mobilità (**DSPM**). Il DSPM definisce gli indirizzi strategici di lungo termine per lo sviluppo della rete, la mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, la promozione del trasporto multimodale e la piena integrazione delle esigenze del settore industriale e dei poli logistici nella pianificazione infrastrutturale. Si veda il seguente dossier per approfondimenti.

Ad aprile 2026 è stato trasmesso alle Camere il primo **DSPM** (Atto del Governo n. 397). Sul documento si sono espresse la **IX Commissione Trasporti** della Camera dei deputati, che il 23 giugno 2026 ha reso parere favorevole con condizioni e osservazioni, e l'**8ª Commissione** Ambiente del Senato, che ha reso parere favorevole con osservazioni.

Il 14 settembre 2026 è stato pubblicato il DSPM per il periodo programmatorio 2027-2031. Il contenuto del documento dovrà essere recepito con i contratti di programma che saranno stipulati tra il MIT e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Il documento è stato approvato con decreto ministeriale n. 141 del 30 giugno 2026.

Si veda il seguente *tema web* per approfondimenti.

Articolo 119, comma 1, lettera *b*)
(Fondo destinato alle regolazioni finanziarie tra lo Stato e le regioni a statuto ordinario correlate alla compartecipazione regionale al gettito dell'IRPEF)

L'**articolo 119, comma 1, lettera *b*), incrementa da 50 a 150 milioni** di euro annui, a decorrere **dal 2028**, **la dotazione** del **fondo** in favore delle **regioni a statuto ordinario** per le **regolazioni finanziarie tra lo Stato e le regioni** medesime correlate allo scostamento tra l'ammontare dei trasferimenti statali soppressi e le entrate derivanti dalla **compartecipazione al gettito IRPEF**, di cui all'articolo 2, comma 3, decreto legislativo n. 68 del 2011. Ai fini del **riparto delle risorse aggiuntive**, pari a **100 milioni**, si prevede l'adozione di un **DPCM da adottare entro il 30 settembre 2027**, ad integrazione del DPCM da adottare entro il 31 dicembre 2026 con il quale saranno definiti l'aliquota di compartecipazione, i criteri di assegnazione delle quote del fondo nonché i meccanismi volti a realizzare forme di perequazione, sulla base di una **proposta delle regioni**, **formulata entro il 30 giugno 2027** in sede di auto-coordinamento. In **mancanza della proposta**, si prevede che per la definizione del riparto siano prese in considerazione: le **capacità fiscali**, i **costi *standard*** e, ove definiti, i livelli adeguati di servizio in materia di **trasporto pubblico locale**.

L'**articolo 119, comma 1, lettera *b*),** prevede oneri finanziari in termini di saldo netto da finanziare pari a **100 milioni di euro annui a decorrere dal 2028**.

L'**articolo 119, comma 1, lettera *b*)**, dispone l'**incremento dal 2028**, da **50 a 150 milioni di euro annui**, del **fondo** in favore delle **regioni a statuto ordinario** per le **regolazioni finanziarie tra lo Stato e le regioni** correlate allo scostamento tra l'ammontare dei trasferimenti statali soppressi e le entrate derivanti dalla **compartecipazione al gettito IRPEF**, di cui all'articolo 2, comma 3, decreto legislativo n. 68 del 2011. Fermo restando l'utilizzo dell'incremento di 50 milioni annui del suddetto fondo, previsto a legislazione vigente a decorrere dal 2028, destinato alla regolazione degli scostamenti tra l'ammontare dei trasferimenti statali soppressi e le entrate derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'IRPEF, per le risorse aggiuntive introdotte dalla novella in esame si prevede un apposito decreto di riparto ai fini del successivo trasferimento in favore delle regioni.

Si ricorda che **l'articolo 33**, **comma 1**, **lettera *a*)**, **decreto legislativo n. 147 del 2026** ha sostituito l'articolo 2 del decreto legislativo n. 68 del 2011 prevedendo delle modifiche finalizzate all'attuazione del federalismo fiscale e della perequazione per il comparto regionale.

Con la suddetta sostituzione è stata istituita una **compartecipazione regionale al gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF)**, **in sostituzione della rideterminazione dell'aliquota dell'addizionale regionale IRPEF** prevista dalla legislazione previgente, tale da garantire annualmente, per il complesso delle regioni, **un gettito pari a specifici trasferimenti statali soppressi a decorrere dall'anno 2027**. La novella ha definito, tra l'altro, i tempi di adozione dei provvedimenti di legislazione secondaria per disciplinare l'aliquota della compartecipazione, le **modalità delle regolazioni finanziarie tra Stato e Regioni da attuare mediante un fondo appositamente istituito**, i criteri di funzionamento della perequazione nonché il monitoraggio degli effetti delle disposizioni introdotte.

Con riferimento al fondo, la **dotazione** prevista è pari, per **ciascun anno**, al **gettito complessivo della compartecipazione** riconosciuta alle regioni, nei limiti dei trasferimenti statali soppressi, **a cui aggiungere un incremento di 50 milioni di euro per ciascun anno a decorrere dal 2028, importo oggetto di revisione in aumento (a 150 milioni) da parte della disposizione in esame**. Eventuali risorse eccedenti tale limite, data la variabilità del gettito IRPEF, restano acquisite al bilancio dello Stato.

Infine, i **trasferimenti statali soppressi** a decorrere dal 2027 di cui la compartecipazione al gettito IPEF costituisce compensazione, definiti dal comma 2, articolo 2, decreto legislativo n. 68 del 2011, sono:

- somme a titolo di **quota non sanità della compartecipazione IVA**, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 56 per 424 milioni di euro annui;
- somma per l'**erogazione gratuita di libri di testo**, ai sensi dell'articolo 27 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, per 110 milioni di euro annui;
- somme a titolo di **fondo unico per il welfare dello studente e per il diritto allo studio**, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 63, per 34 milioni di euro annui;
- somme a titolo di **fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 per 5.259,6 milioni di euro annui.

In merito alla soppressione dei suddetti trasferimenti statali, si riporta **quanto segnalato dall'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI**), in occasione dell'audizione svoltasi il 26 marzo 2025 presso la Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale. In tale sede è stato evidenziato come le ipotesi prospettate di **fiscalizzazione di fondi statali** destinati alle regioni, da sostituire con compartecipazioni regionali a tributi erariali senza vincolo di destinazione, **riguardano anche risorse destinate al finanziamento di funzioni fondamentali dei comuni**. Il finanziamento di quote rilevanti afferenti alle

funzioni fondamentali dei comuni, quali i servizi sociali, educativi e di trasporto pubblico, rischierebbe pertanto di essere condizionato dalle scelte finanziarie regionali, inevitabilmente correlate alle necessità dei loro bilanci.

Ai fini del **riparto delle risorse aggiuntive** previste dalle disposizioni in esame, pari a **100 milioni,** si prevede **l'adozione di un DPCM entro il 30 settembre 2027**, ad integrazione del DPCM da adottare entro il 31 dicembre 2026 con il quale sono stabiliti l'aliquota di compartecipazione (tale da garantire i trasferimenti statali soppressi, si veda il testo ridotto sopra), i criteri di assegnazione delle quote del fondo nonché i meccanismi volti a realizzare forme di perequazione.

L'adozione del decreto per il riparto delle risorse aggiuntive avviene **sulla base di una proposta formulata dalle Regioni**, entro il 30 giugno 2027, in sede di auto-coordinamento, **ovvero sulla base delle capacità fiscali, dei costi standard e, ove definiti, dei livelli adeguati di servizio in materia di trasporto pubblico locale in assenza dell'anzidetta proposta**.

Con riferimento all'adozione del DPCM da adottare entro il 31 dicembre 2026 con il quale è determinata la misura della compartecipazione delle regioni a statuto ordinario al gettito IRPEF, si ricorda che è altresì richiesta l'**intesa** con la **Conferenza unificata**, **previo parere della Commissione tecnica per i fabbisogni standard** (**CTFS**) e delle **Commissioni parlamentari** competenti per i profili di carattere finanziario, da esprimersi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto; decorso tale termine il decreto può essere comunque adottato (comma 1, articolo 2, decreto legislativo n. 68 del 2011).

Sezione seconda

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).

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

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.

La Sezione II **evidenzia**, inoltre, per ciascuna unità di voto:

- le proposte relative a rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni degli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti;
- 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 e la classificazione delle spese

La classificazione delle voci di spesa si articola su tre livelli:

a) le **missioni,** che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;

b) i **programmi,** che **costituiscono le unità di voto parlamentare**, e rappresentano aggregati di spesa con finalità omogenea diretti al perseguimento degli obiettivi stabiliti nell'ambito delle missioni;

c) le **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in 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.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare le previsioni 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** (programma), le **spese** sono **classificate** a seconda della **natura autorizzatoria 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.

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

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 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.

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 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 la **nota integrativa**, che contiene gli *elementi informativi* dei programmi, con riferimento alle azioni sottostanti, alle risorse finanziarie ad esso destinate per il triennio, e le norme autorizzatorie che lo finanziano.

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)

L'**articolo 147**, al **comma 1**, autorizza l'impegno e il pagamento delle spese del Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT), per l'anno finanziario 2027, in conformità all'annesso stato di previsione (Tabella n. 10). Per i dettagli sui relativi importi si rimanda alle tabelle seguenti (v. *sub*).

I **commi successivi dell'art. 147** prevedono:

- il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** da mantenere in servizio come forza media nel 2027 (245 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma, 35 ufficiali piloti di complemento e 6 ufficiali delle forze di completamento) (**comma 2**);
- il numero massimo degli **allievi** del **Corpo delle capitanerie di porto** da mantenere alla frequenza dei **corsi presso l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali della Marina militare**, per l'anno 2027, pari a 229 unità (**comma 3**);
- il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT, riguardante il Corpo delle capitanerie di porto, che indica le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2027, con **decreti del Ragioniere generale dello Stato,** i **prelevamenti dal fondo a disposizione iscritto nel programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste",** nell'ambito della missione "Ordine pubblico e sicurezza" (**comma 4**);
- la **possibilità di versare** in conto corrente postale o bancario intestato all'ente, distaccamento o reparto, da parte dei funzionari delegati, i **fondi** di qualsiasi provenienza, ai sensi del **regolamento di amministrazione del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera** (**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 2027, 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**).

1. Le spese finali del Ministero per gli anni 2027-2029

Il disegno di legge di bilancio 2027-2029 autorizza, per lo stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti, spese finali**, in termini di **competenza**, pari a circa **16.179 milioni di euro** nel **2027**, a 15.160 milioni di euro per il 2028 e 12.636 milioni di euro per il 2029, come si evince dalla tabella che segue.

Spese del Ministero delle infrastrutture e trasporti per gli anni 2027-2029

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	2026		PREVISIONI 2027-2029			
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	DDL DI BILANCIO INT. 2027	*DIFF. BIL 2027/ BIL 2026*	DDL DI BILANCIO INT 2028	DDL DI BILANCIO INT. 2029
Spese correnti	8.011	8.225	3.041	*-4.970*	2.922	2.899.
Spese in c/capitale	10.536	10.831	13.138	*+2.602*	12.238	9.737
SPESE FINALI	**18.547**	**19.056**	**16.179**	*-2.368*	**15.160**	**12.636**
% sulle spese finali STATO	*2,0*	*2,1*	*1,7*		*1,6*	*1,4*

Rispetto alla legge di bilancio 2026, il disegno di legge di bilancio 2027-2029 espone dunque per il Ministero **delle infrastrutture e trasporti** un **decremento nel 2027** in termini assoluti di **2.368 miliardi** di euro (pari a una riduzione dell'**1,2%**).

Tale decremento è determinato principalmente da un **decremento di circa 4,9 miliardi nelle spese in conto corrente**, a fronte di un **aumento di circa 2,3 miliardi delle spese in conto capitale.**

Gli stanziamenti di spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno 2027, in misura pari al **1,7%** della spesa finale **del bilancio statale**. Tale percentuale era il 2,1% nell'esercizio precedente.

2. L'impatto della manovra sulle spese finali per l'anno 2027

Per l'anno **2027**, lo stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti** (Tabella 10) espone, a **legislazione vigente** (**BLV**), una dotazione complessiva di competenza di spese finali pari a **16.787** milioni di euro.

Rispetto alla legislazione vigente, la **manovra finanziaria** per il 2027 - attuata con le **Sezioni I e II** del disegno di legge di bilancio - determina complessivamente un **decremento delle spese finali** di **609 milioni di euro**, come evidenziato nella tabella che segue:

Impatto della manovra sulle spese finali del Ministero delle infrastrutture e trasporti - anno 2027

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

	2026		2027				
	LEGGE DI BILANCIO	PREVISIONI ASSESTATE	BLV	*MODIFICHE SEZ. II*	DDL BILANCIO SEZ II	*EFFETTI SEZ. I*	DDL BILANCIO INTEGRATO SEZ I+SEZ II
Spese correnti	8.011	8.225	3.002	*+50*	3.052	*-11*	3.041
Spese in c/capitale	10.536	10.831	13.785	*-340*	13.445	*-307*	13.138
SPESE FINALI	**18.547**	**19.056**	**16.787**	**-290**	**16.498**	**-319**	**16.179**

Il **DDL di bilancio 2027 come integrato** degli **effetti** della **manovra,** propone, dunque, **spese finali** di competenza per il Ministero pari a **16.179 milioni** per il **2027**. In tale stanziamento di competenza risultano maggioritarie le spese di parte capitale, che rappresentano l'81% circa del totale delle spese finali.

Gli **effetti finanziari complessivi ascrivibili alla manovra di Sezione II** determinano una **riduzione della spesa pari a circa 290 milioni di euro,** che è l'effetto combinato di un aumento dal lato della spesa corrente (+50 milioni) e di riduzioni dal lato della spesa in conto capitale (*-340* milioni).

Le **misure legislative** introdotte dall'articolato della **Sezione I** determinano invece, nel complesso un **effetto negativo di circa 319 milioni** di euro: si ha una lieve riduzione di parte corrente (-11 milioni) e una riduzione in conto capitale (-317 milioni).

3. Analisi delle previsioni di spesa per Missioni e Programmi per l'anno 2027

La tabella seguente espone le **previsioni del ddl di bilancio integrato** per il **2027** per ciascuna **Missione e Programma** di spesa **del Ministero,** a raffronto con i dati dell'esercizio **precedente**.

La tabella evidenzia altresì le **modifiche** che il ddl di bilancio apporta alla **legislazione vigente** con interventi di manovra sia di **Sezione I che di Sezione II**, ai fini della determinazione delle **previsioni di spesa relative a ciascuna missione/programma**.

Riguardo alle modifiche apportate dalla Sezione II, si ricorda che gli interventi di **rimodulazione** nonché di **rifinanziamento/definanziamento o riprogrammazione** delle leggi di spesa (operati ai sensi dell'**art. 23, comma 3**, **lett. *a*) e lett. *b*)** della legge di contabilità) sono riportati negli **appositi allegati** allo stato di previsione in esame.

(Dati di competenza, valori in milioni di euro)

Ministero delle infrastrutture e trasporti									
	Missione/Programma	2026		2027					
		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) e 30 co.2, lett. a)	*Variazioni a.23 c. 3 lett b)*			
1	**Infrastrutture pubbliche e logistica (14)**	**6.752**	**7.006**	**9.423**	**-50**	***-177***	**9.195**	***-279***	**8.916**
1.1	Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali (14.11)	5.171	5.317	7.299	-50	*-100*	7.149	-33	7.116
1.2	Sistemi idrici e idraulici (14.5)	290	280	674	-	-	674	-69	605
1.3	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni (14.9)	9	10	10	-	-	10	-	10
1.4	Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)	1.281	1.398	1.440	-	*-77*	1.363	-177	1.185
2	**Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13)**	**9.992**	**10.199**	**5.834**	**-**	***-62***	**5.772**	***-25***	**5.746**
2.1	Sviluppo e sicurezza mobilità stradale (13.1)	501	514	494	-	*-10*	484	*-5*	479
2.2	Sviluppo e sicurezza trasporto aereo (13.4)	65	73	70	-	-	70	*-1*	69
2.3	Autotrasporto ed intermodalità (13.2)	261	264	456	-	*42*	499	*8*	507
2.4	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)	1.008	1.008	1.295	-	*-50,5*	1.244	-	1.244
2.5	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.9)	633	639	820	-	*-32*	788	*-23*	765
2.6	Sviluppo e sicurezza mobilità locale (13.6)	7.524	7.700	2.699	-	*-12*	2.687	*-4*	2.682,6
3	**Casa e assetto urbanistico (19)**	**643**	**655**	**283**	**-**	**-**	**283**	**-**	**283**
3.1	Politiche abitative, urbane e territoriali (19.2)	643	655	283	-	-	283	-	283
4	**Ordine pubblico e sicurezza (7)**	**997**	**1.030**	**1.075**	**-**	**-**	**1.075**	***-10***	**1.065**
4.1	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)	997	1.030	1.075	-	-	1.075	*-10*	1.065
5	**Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32)**	**164**	**166**	**172**	**-**	**-**	**172**	***-3***	**169**
	SPESE TOTALI MINISTERO	**18.547**	**19.056**	**16.787**	***-50***	***-239***	**16.498**	***-318***	**16.179**

- tra parentesi la numerazione generale della Missione/programma.

La spesa complessiva del Ministero **delle infrastrutture e trasporti** è allocata su **5 missioni e 14 programmi**. La gran parte della spesa è allocata su due missioni, la **n. 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica**" e la n. **13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**: esse rappresentano quasi il 90% delle spese del Ministero.

Si ricorda che una parte della missione 13 afferisce al **Ministero dell'Economia e Finanze** (alla cui scheda illustrativa si rinvia), che contiene il **Programma 13.8,** relativo principalmente ai **finanziamenti a**

RFI S.p.a. tramite i contratti di programma per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie.

Di seguito si illustrano, nel dettaglio, le **variazioni** che si registrano nelle **missioni di maggior peso** del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

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

La **missione 13,** articolata in 6 programmi di spesa per la parte relativa al Ministero delle infrastrutture e trasporti, presenta uno **stanziamento** complessivo **a legislazione vigente** per il **2027** di circa **5.834 milioni di euro**, in **forte diminuzione rispetto alla legge di bilancio 2026**, che recava uno stanziamento assestato di **10.199 milioni di euro,** in relazione alla modifica legislativa relativa al **nuovo sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale** *(v. infra).*

Rispetto alla dotazione a legislazione vigente di 5.834 milioni di euro, con il **ddl di bilancio** tale missione registra una **riduzione** della spesa complessiva pari a **87 milioni di euro**, di cui 62 milioni per definanziamenti in **Sezione II** e 25 milioni come effetti di **Sezione I**, questi ultimi in relazione alla **Spending Review** operata dall'articolo 135 del disegno di legge di bilancio.

Nelle tavole che seguono sono riportate le **leggi di spesa oggetto di variazione relative alla Missione 13 del MIT** (*cfr*. gli **Allegati** contenuti nel deliberativo di ciascuno stato di previsione, A.C. 3174).

N.B. Per ciascuna legge, sono indicate le risorse disponibili a legislazione vigente (**LV**) e l'intervento di rifinanziamento (**Rif.**), definanziamento (**Def.**) o riprogrammazione (**Ripr.**) disposto dal disegno di legge di bilancio, con l'anno di scadenza della variazione.

Per le autorizzazioni di spesa pluriennali, gli importi indicati nella tabella per gli **anni successivi** al **triennio** di previsione (nella colonna 2030 ss.) sono **calcolati su un periodo temporale massimo di 10 anni**. Per le voci contrassegnate dal **simbolo (*)** viene esposto nella colonna relativi agli anni successivi il **valore annuale**, in quanto **uguale nel decennio** successivo al triennio di previsione. Per tutte, viene indicata la **scadenza della variazione**.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Missione 13)					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
RIFINANZIAMENTI					
DL n. 4 / 2022 art. 4, comma 3 ter "Contributo in favore della Regione Lombardia per realizzazione di interventi per il centenario dell'**autodromo di Monza**" - (Cap-pg: 7360/2) - (*Scad. variazione 2030)*	LV	5,0	-	-	-
	Rif.	-	-	-	**5,0**
DL n. 124 / 2019 art. 53, comma 1 "**Rinnovo parco veicolare**" - (Cap-pg: 7309/4) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	9,1	-	-	1,0
	Rif.	**17,5**	-	-	**0,1**
LS n. 208 / 2015 art. 1, comma 647 "Contributi per	LV	21,4	24,2	23,4	132,0

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Missione 13)					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il **trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e/o partenza da porti**" - (Cap-pg: 1245/1) - (*Scad. variazione 2027*)	**Rif.**	**32,0**	**-**	**-**	**-**
LS n. 208 / 2015 art. 1, comma 648 "Contributi per servizi di **trasporto ferroviario intermodale in connessione con nodi logistici e portuali**" (***Ferrobonus)*** (Cap-pg: 1246/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	14,0	15,2	15,3	105,2
	Rif.	**18,0**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto A bis "Trasporti e viabilità – **Grandi stazioni ferroviarie** (Cap-pg: 7556/2) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	10,0	-	-	-
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**10,0**
L n. 171 / 1973 art. 1 "**Salvaguardia di Venezia**" (*) - (Cap-pg: 7279/3) - (*Variazione permanente*)	LV	-	-	-	-
	Rif.	**20,0**	**25,0**	**25,0**	**25,0**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 239 "Spese potenziamento **trasporto marittimo stretto di Messina**" - (Cap-pg: 7255/1) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	5,0	-	-	-
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**5,0**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 153 "Opere di **accesso agli impianti portuali**" - (Cap-pg: 7275/1) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	36,2	-	-	-
	Rif.	**-**	**6,2**	**10,0**	**20,0**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 236 "Competitività dei porti ed efficienza del **trasferimento ferroviario all'interno dei sistemi portuali**" - (Cap-pg: 7600/1) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	15,0	-	-	4,5
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**4,5**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto B decies "Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - **Mobilità ciclistica** - (Cap-pg: 7580/7) - *(Scad. variazione 2030*)	LV	3,0	-	-	-
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**3,0**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 18 "Completamento del **polo metropolitano M1-M5 di Cinisello-Monza Bettola**" - (Cap-pg: 7418/5) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	9,0	0,1	1,0	1,9
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**9,0**
DEFINANZIAMENTI					
LS n. 147 / 2013 art. 1, comma 89 "Fondo per gli interventi nel settore dell'**autotrasporto**"- (Cap-pg: 7309/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	100,0	-	-	-
	Def.	**-17,5**	**-**	**-**	**-**
Definanziamenti successivi alla reiscrizione in bilancio di somme non impegnate nel 2025 (art. 30, co. 2, lett. b)					
L n. 144 / 1999 art. 32, comma 1 "Sicurezza stradale" - (Cap-pg: 7333/4) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	2.5	4,2	8,4	29,2
	Def.	**-1,8**	**-**	**-**	**-**
DL n. 121 / 2021 art. 1, comma 6 quater "Fondo per la trasformazione digitale dei **servizi della motorizzazione** e per la cybersicurezza" - (Cap-pg: 7129/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	0,6	-	-	-
	Def.	**-0,6**	**-**	**-**	**-**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 446 "Centenario dell'impianto dell'**autodromo di Monza**" - (Cap-pg: 7360/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	0,9	-	-	-
	Def.	**-0,9**	**-**	**-**	**-**
DL n. 4 / 2022 art. 4, comma 3 ter "Contributo in favore della Regione Lombardia per realizzazione di interventi per il centenario dell'**autodromo di Monza**" - (Cap-pg: 7360/2) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	5,0	-	-	-
	Def.	**-5,0**	**-**	**-**	**-**
DLG n. 157 / 2022 art. 12, comma 1 "Adeguamento della	LV	2,1	-	-	-

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Missione 13)					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
normativa nazionale al regolamento (Ue) 2019/1020 e semplificazione e riordino del sistema **di vigilanza del mercato**" - (Cap-pg: 7299/1) - (*Scad. variazione 2027*)	**Def.**	**-2,1**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto O decies "Incentivi imprese private" - **Trasporto** (Cap-pg: 7309/5) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	3,2	-	2,3	
	Def.	**-3,2**	**-**	**-**	**-**
DL n. 124 / 2019 art. 53, comma 1 "**Rinnovo parco veicolare**" - (Cap-pg: 7309/4) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	9,1	-	-	1,0
	Def.	**-0,1**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto A bis "Trasporti e viabilità – **Grandi stazioni ferroviarie** (Cap-pg: 7556/2) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	10,0	-	-	-
	Def.	**-10,0**	**-**	**-**	**-**
DL n. 121 / 2021 art. 3, comma 1 "Istituzione del fondo per finanziare i costi di implementazione del **sistema europeo di gestione** del **traffico ferroviario *european rail traffic management system* (ERTMS)**" - (Cap-pg: 7142/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	62,5	-	5,0	5,0
	Def.	**-40,5**	**-**	**-**	**-**
DL n. 40 / 2010 art. 4, comma 6 "**Fondo per le infrastrutture portuali**" - (Cap-pg: 7258/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	44,2	110,5	35,5	403,5
	Def.	**-3,7**	**-**	**-**	**-**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 239 "Spese potenziamento **trasporto marittimo stretto di Messina**" - (Cap-pg: 7255/1) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	5,0	-	-	-
	Def.	**-5,0**	**-**	**-**	**-**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 153 "Opere di accesso agli **impianti portuali**" - (Cap-pg: 7275/1) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	36,2	-	-	-
	Def.	**-36,2**	**-**	**-**	**-**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 236 "Competitività dei **porti** ed efficienza del **trasferimento ferroviario** all'interno dei sistemi portuali" - (Cap-pg: 7600/1) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	15,0	-	-	4,5
	Def.	**-4,5**	**-**	**-**	**-**
LB n. 232 / 2016 art. 1, comma 140, punto B primum "Ripartizione del fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140 della legge n. 232 del 2016" – **Sistema informativo** - (Cap-pg: 7622/2) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	0,8	-	-	-
	Def.	**-0,8**	**-**	**-**	**-**
DL n. 59 / 2021 art. 1, comma 2 ter, punto C "**Fondo investimenti complementari** PNRR- MIMS- rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi - realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale per la decarbonizzazione dei trasporti marittimi" - (Cap-pg: 7603/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	15,9	15,0	5,0	-
	Def.	**-0,9**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto B decies "Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" - **Mobilità ciclistica** - (Cap-pg: 7580/7) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	3,0	-	-	-
	Def.	**-3,0**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 18 "Completamento del **polo metropolitano M1-M5 di Cinisello-Monza Bettola**" - (Cap-pg: 7418/5) - *(Scad. variazione 2031*)	LV	9,0	0,1	1,0	1,9
	Def.	**-9,0**	**-**	**-**	**-**

N.B. Per alcuni casi oggetto di definanziamento, si tratta di somme non impegnate nell'esercizio 2025 e reiscritte nel BLV 2027 ai sensi dell'art. 30, co. 2, lett. b) della legge di contabilità: esse vengono definanziate dalla manovra per il 2027 per gli esercizi 2027 e 2028 e rifinanziate per il medesimo importo nell'esercizio 2030 e successivi.

Missione 13 Analisi dei programmi di spesa

La **missione 13,** presenta uno stanziamento complessivo **a legislazione vigente** per il **2027** di circa **5.834 milioni di euro**. Lo stanziamento **2027** vede un saldo leggermente inferiore, pari a **5.746 milioni** €.

Rispetto alla legge di bilancio 2026, in cui lo stanziamento della missione era di 10.199 milioni €, si registra **per il 2027** una riduzione di 4.365 milioni €, causata dalla **riduzione da 7.524 mln a 2.699 mln €** dello stanziamento sul **programma 13.6 Sviluppo e sicurezza mobilità locale** a causa della modifica normativa apportata del **decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147,** che ha previsto un **nuovo sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale** in sostituzione del meccanismo degli stanziamenti sul c.d **"Fondo TPL",** il fondo presente in bilancio al cap. 1315, su cui veniva iscritto fino al 2026 il contributo annuale dello Stato alle Regioni a Statuto ordinario per il finanziamento del trasporto pubblico locale. La **nuova forma di finanziamento del TPL** prevede la sostituzione dello stanziamento annuale di bilancio con una **compartecipazione al gettito dell'IRPEF,** per la cui contabilizzazione è istituito nello **stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito fondo** (capitolo 2859 che reca uno stanziamento di 5.827,6 milioni di euro di cui **5.259,6 milioni per il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**) la cui dotazione corrisponde, per ciascun anno, alla compartecipazione al gettito dell'IRPEF nel limite dei trasferimenti soppressi, incrementata di 50 milioni di euro annui a decorrere dal 2028 (articolo 2, comma 3, del d.lgs. n. 68 del 2011, come novellato). In tale contesto, **l'articolo 119, comma 1, lettera *b),* del disegno di legge di bilancio 2027-2029** (A.C. 3174) dispone un **ulteriore incremento** della quota aggiuntiva del fondo pari a **100 milioni di euro** annui a decorrere dal 2028*(per approfondimenti si rinvia alla relativa scheda del dossier relativo alla Sezione I) da ripartire con DPCM da adottare entro il.*

Si ricorda che il **Decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147** "Disposizioni in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale", entrato in vigore il 12 agosto 2026, ha stabilito, all'articolo 33, comma 2, lett.d), che con DPCM, **a decorrere dall'anno 2027**, sarà stabilita **un'aliquota di compartecipazione al gettito dell'IRPEF** tale da garantire annualmente al complesso delle regioni a statuto ordinario entrate corrispondenti all'ammontare di una serie di trasferimenti statali in favore delle medesime regioni che sono soppressi a decorrere dall'anno 2027, tra cui le somme a titolo di fondo nazionale per il trasporto pubblico locale per **5.259,6 milioni di euro annui.** Le **risorse** destinate al **trasporto pubblico locale non saranno pertanto più assicurate** mediante **trasferimenti statali diretti**, bensì **fiscalizzate** attraverso il **gettito della compartecipazione IRPEF**. Si ricorda che per l'anno 2026, la legge di

Bilancio 2026 (Legge 30 dicembre 2025, n. 199) recava uno stanziamento sul cap. 1315 pari a euro 5.301.754.000.

Le **variazioni legislative** introdotte dalla **Sezione I** in **diminuzione**, sono relative alla ***spending review*** **dei ministeri**, ai sensi dell'**art. 134 del disegno di legge,** mentre in **Sezione II** vengono operati alcuni **definanziamenti e rifinanziamenti per il 2027**.

I **Programmi interessati dalle principali variazioni** sono i seguenti:

- sul **Programma 13.1 *"Sviluppo e sicurezza mobilità stradale***" si ha un **definanziamento** complessivo, in **Sezione II, di circa 10,4 mln €** di cui **5,9 milioni €** sul cap. 7360 relativo ai contributi alla Regione Lombardia per il centenario dell'**autodromo di Monza (peraltro rifinanziato** per pari importo **sugli anni 2030 e successivi)** e circa **1,8 milioni €** sul cap. 7333 relativo agli **interventi di sicurezza stradale e di educazione stradale,** nonché un **definanziamento di 2,1 mln €** sul cap. 7299 relativo alla digitalizzazione delle procedure di controllo nel mercato dei veicoli; si ha poi una **riduzione** di **5 milioni €** complessivi in **Sezione I** per la spending review dei ministeri;
- sul **Programma 13.4 *"Sviluppo e sicurezza trasporto aereo"*** si ha una **riduzione** di circa **1 milione €** complessivo in **Sezione I** per la spending review dei ministeri, principalmente sui capitoli 1925 e 1942 relativi alla **continuità territoriale aerea**;
- sul **programma 13.2** "***Autotrasporto e intermodalità"*** si registra in **Sezione I**, per la spending review, una **riduzione** complessiva della spesa di **8 milioni € sui capitoli relativi agli interporti e all'intermodalità**(capitoli 7308 e 7330), mentre in **Sezione II** si ha un saldo complessivo di **+42 milioni €** sui capitoli relativi al **trasporto intermodale** dovuto principalmente alle seguenti variazioni: sul capitolo 1245 un rifinanziamento per +**32 mln €** relativo ai contributi per la realizzazione di **nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato** delle merci e sul cap. 1246 **il rifinanziamento** per +**18 milioni di € dei contributi c.d. "*ferrobonus*";** vengono invece **definanziati** per **3,2 mln €** il cap. 7309 relativo agli incentivi alle imprese per le modalità di trasporto alternativo a quello stradale e il cap.7773 per **3,8 mln €** relativo al completamento della rete degli interporti; vi sono poi un **rifinanziamento di 17,5 mln €** per il 2027 sul cap. 7309 relativo al **rinnovo del parco veicolare per l'autotrasporto,** compensato da un definanziamento di pari importo sul piano gestionale dello stesso capitolo relativo al fondo per l'autotrasporto e un definanziamento di **-4,5 mln** per il 2027 sul cap. 7600 relativo al **trasferimento ferroviario nei porti**, compensato da uno spostamento al 2030 del finanziamento;

- sul **Programma 13.5 *"Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"*,** si ha un **definanziamento complessivo in Sezione II** di **50,5 milioni €,** di cui **40,5 milioni** € sul cap. 7142 relativo ai costi di implementazione del **sistema ERTMS** e **10 milioni** sul cap 7556 relativo alla riqualificazione delle **grandi stazioni ferroviarie** (a fronte del quale si ha un rifinanziamento di pari importo sugli anni 2030 e successivi);
- sul **programma 13.9** "***Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne***", in **Sezione I** si registrano variazioni per complessivi **-23 milioni €,** mentre in **Sezione II** si registra un **definanziamento** per complessivi **32,4 milioni €,** di cui **27,3 mln €** sui capitoli relativi alle **infrastrutture portuali,** così composto: sul cap. 7275 relativo **all'accesso agli impianti portuali** si ha un definanziamento di 36 mln sul 2027, compensato da un rifinanziamento di pari importo distribuito negli anni 2028 e successivi; sul cap. 7600 relativo alla **competitività dei porti** si registra un definanziamento di 4,5 mln che viene compensato da un rifinanziamento di pari importo sull'anno 2030 e successivi; sul cap. 7258 relativo al **Fondo per le infrastrutture portuali** si ha un **definanziamento per 4,9 mln**; sul cap. 7255 relativo alle spese per il trasporto **passeggeri** nello **Stretto di Messina** si ha un **definanziamento per 5 mln €,** compensato da un rifinanziamento di pari importo sugli anni dal 2030 in poi. Si ha invece un **rifinanziamento** in Sezione II per **20 mln** € per il **2027 e di 25 mln per i successivi 2028, 2029 e 2030**, sul cap. 7279 relativo alla **salvaguardia della laguna di Venezia;**
- sul **Programma 13.6 *"Sviluppo e sicurezza mobilità locale"*** in **Sezione II** si hanno **definanziamenti** per complessivi di **12 mln €, compensati da rifinanziamenti di pari importo sugli anni 2030 e successivi;** si tratta dei seguenti: **9 milioni €** sul cap. 7418 relativo alle risorse per le nuove linee **di metropolitana M4 e M5 di Milano** e **3 mln €** sul cap. 7580 relativo agli interventi per la **mobilità ciclistica,** In **Sezione I** il **definanziamento** per la *spending review* ammonta a **4 mln €,** principalmente sul cap. 7150 relativo **all'ammodernamento del materiale rotabile**. Lo stanziamento sul cap. 1315, che fino al 2025 recava le somme destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, ammonta per il 2027 a circa 215 mln €, senza variazioni in manovra, comprensivi di 1,5 mln € stanziati in attuazione dell'art. 1, co. 2-ter, del D.L. n. 107 del 2026 per il potenziamento del servizio TPL della provincia di Brescia.

Missione 7: il programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"

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** per il **2027** nel BLV di circa **1.075,4** mln €, leggermente superiore a quello del 2026 che era pari a 997 milioni, poi saliti in assestamento 2026 a 1.030 mln € circa.

Nel **Bilancio integrato 2027, a seguito della manovra** si ha una **riduzione dello stanziamento** di circa **10,5 milioni** per arrivare ad una previsione di spesa di circa **1.064,8 mln €**, La riduzione è interamente ascrivibile alla **riduzione di spesa per le Capitanerie di porto** che si registra in **Sezione I** per la **Spending Review** operata dall'articolo 135 del disegno di legge di bilancio. Vengono ridotti gli stanziamenti su numerosi capitoli di bilancio del Programma, i più rilevanti dei quali sono la riduzione di 3,4 mln € sul cap. 7842 relativo alle spese per il potenziamento della componente aeronavale e la riduzione di 2 mln € sul cap. 7172 relativo al fondo per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture delle Capitanerie di Porto.

Non si registrano in manovra **variazioni** di **Sezione II**.

Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"

La **missione 14,** articolata in 4 programmi di spesa presenta uno stanziamento complessivo **a legislazione vigente** per il **2027** di circa **9.423 milioni di euro**, **incrementato rispetto alla legge di bilancio 2026**, che recava uno stanziamento assestato di **7.006 milioni di euro**.

Considerando gli **effetti della manovra** (Sezioni I e II), le **spese** della Missione ammontano a **8.916 milioni** per il **2027 nel bilancio integrato**, con un **decremento** di circa **506 milioni**, dovuto principalmente agli effetti della **Sezione I** (**-279 milioni**), dovuti all'articolo 135 del ddl, ma anche per rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni alla **Sezione II (-177 milioni)** a cui si aggiungono 50 milioni oggetto di rimodulazione.

Nello specifico, si registrano **variazioni legislative** introdotte dalla **Sezione I** in **diminuzione:**

- in relazione al programma "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali" con effetti pari a -33 milioni principalmente ricadenti sui capitoli "Fondo per gli investimenti dell'ANAS – 7002" (-26 milioni) e "Contributi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane –7574" (-5,7 milioni)

- in relazione al programma “Sistemi idrici e idraulici” con effetti pari a -69 milioni integralmente ricadenti nel capitolo del “Piano straordinario invasi – 7281”;
- in relazione al programma “Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” con effetti pari a -177 milioni principalmente ricadenti sui capitoli “Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche – 7007” (-95 milioni) e “somme da trasferire alle regioni a titolo di contributi a fondo perduto per la realizzazione di opere finalizzate al superamento o all'abbattimento di barriere architettoniche negli edifici privati – 7351” (-23 milioni).

Tali riduzioni derivano dalle **riprogrammazioni di *spending review* operate dall’art. 135, comma 1, e dall’allegato 5** che, nella sostanza, spostano le risorse in questione dal triennio considerato dalla legge di bilancio al triennio successivo.

In **Sezione II** vengono operati alcuni **definanziamenti per il 2027** la più parte dei quali, tuttavia, reiscritti nei bilanci d’esercizio relativi al 2030 o successivi. I Programmi interessati dalle principali variazioni sono i seguenti:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
RIFINANZIAMENTI					
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto A decies "Trasporti e viabilità" - **Strada dei parchi S.P.A A24 e A25** - (Cap-pg: 7701/2) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	94,9	83,1	175,1	635,4
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**50,0**
DL n. 109 / 2018 art. 1, comma 6 "Spese per la ricostruzione delle infrastrutture, in ripristino del sistema viario e attività connesse" **territorio di Genova** - (Cap-pg: 7650/1) - (*Scad. variazione 2032*)	LV	30,0	-	-	10,0
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**10,0**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 403 "Contributo per la realizzazione dell'**autostrada regionale cispadana**" - (Cap-pg: 7359/1) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	-	30,0	1,0	79,0
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**20,0**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 397 "**Contratto di programma ANAS 2021- 2025**" - (Cap-pg: 7002/55) - (*Scad. variazione 2029*)	LV	2.076,0	1.948,0	652,0	8.051,3
	Rif.	**-**	**1.000,0**	**1.000,0**	**-**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 400 "Contributo in favore di **Società autostrada tirrenica** SPA" - (Cap-pg: 7358/1) - (*Scad. variazione 203*1)	LV	40,0	0,1	-	18,0
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**40,0**
LB n. 213 / 2023 art. 1, comma 302 "Interventi urgenti di riqualificazione, ristrutturazione, ammodernamento e ampliamento di **strutture e infrastrutture** pubbliche finalizzati al riequilibrio socio-economico e allo sviluppo dei territori." - (Cap-pg: 7216/1) - (*Scad. variazione 2029*)	LV	1,1	0,2	-	11,3
	Rif.	**-**	**-**	**1,1**	**-**
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto N decies "Eliminazione delle **barriere architettoniche**" - (Cap-pg:	LV	9,7	-	-	-
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**9,7**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
7351/2) - (*Scad. variazione 2030*)					
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto N decies "Eliminazione delle **barriere architettoniche**" - (Cap-pg: 7351/3) - (*Scad. variazione 2032*)	LV	31,3	0,1	5,6	216,6
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**31,3**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 241 "Spese per tutelare e promuovere il **patrimonio culturale e storico**" - (Cap-pg: 7531/1) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	25,9	14,3	13,2	35,6
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**2,0**
	Rif.	**-**	**-**	**-**	**9,0**
DEFINANZIAMENTI					
Definanziamenti successivi alla reiscrizione in bilancio di somme non impegnate nel 2025 (art. 30, co. 2, lett. b)					
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto A decies "Trasporti e viabilità" - **Strada dei parchi S.P.A A24 e A25** - (Cap-pg: 7701/2) - (*Scad. variazione 2031*)	LV	94,9	83,1	175,1	635,4
	Def.	**-50,0**	**-**	**-**	**-**
DL n. 109 / 2018 art. 1, comma 6 "Spese per la ricostruzione delle infrastrutture, in ripristino del sistema viario e attività connesse" - **territorio di Genova** - (Cap-pg: 7650/1) - (Scad. variazione 2032)	LV	30,0	-	-	10,0
	Def.	**-10,0**	**-**	**-**	**-**
DL n. 91 / 2017 art. 16 bis, comma 1 "Interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla **tratta autostradale A24 e A 25**" - (Cap-pg: 7701/1) - (*Scad. variazione 2028*)	LV	42,0	127,0	185,0	185,0
	Def.	**-**	**-12,0**	**-**	**-**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 403 "Contributo per la realizzazione dell'**autostrada regionale cispadana**" - (Cap-pg: 7359/1) - (Scad. variazione 2031)	LV	-	30,0	1,0	79,0
	Def.	**-**	**-20,0**	**-**	**-**
LB n. 234 / 2021 art. 1, comma 400 "Contributo in favore di **Società autostrada tirrenica SPA**" - (Cap-pg: 7358/1) - (Scad. variazione 2031)	LV	40,0	0,1	-	18,0
	Def.	**-40,0**	**-**	**-**	**-**
LB n. 160 / 2019 art. 1, comma 14, punto F decies "Edilizia pubblica compresa quella scolastica e sanitaria" – **Immobili demaniali o privati in uso ad organi costituzionali o organismi internazionali** (Cap-pg: 7340/4) - *(Scad. variazione 2028*)	LV	5,4	5,4	-	-
	Def.	**-5,4**	**-5,4**	**-**	**-**
LB n. 213 / 2023 art. 1, comma 302 "Interventi urgenti di riqualificazione, ristrutturazione, ammodernamento e ampliamento di strutture e infrastrutture pubbliche finalizzati al **riequilibrio socio-economico e allo sviluppo dei territori**." - (Cap-pg: 7216/1) - (*Scad. variazione 2029*)	LV	1,1	0,2	-	11,3
	Def.	**-1,1**	**-**	**-**	**-**
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto N decies "Eliminazione delle **barriere architettoniche**" - (Cap-pg: 7351/2) - (*Scad. variazione 2030*)	LV	9,7	-	-	-
	Def.	**-9,7**			
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto C decies "**Infrastrutture** anche relative alla **rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione**" - (Cap-pg: 7008/2) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	14,0	-	-	-
	Def.	**-14,0**	**-**	**-**	**-**
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto C decies "**Infrastrutture**, anche relative alla **rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione**" - (Cap-pg: 7202/3) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	5.7	0.3	4,1	29,6
	Def.	**-5,7**	**-**	**-**	**-**
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto E decies "**Difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche**" - (Cap-pg: 7219/5) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	22,0	3,2	0,1	80,1
	Def.	**-7,4**	**-**	**-**	**-**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto F decies "Edilizia pubblica compresa quella scolastica e sanitaria" - **conservazione, manutenzione, restauro e valorizzazione dei beni culturali** (Cap-pg: 7554/3) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	9,1	7,1	0,1	10,4
	Def.	**-0,5**	**-**	**-**	**-**
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto N decies "Eliminazione delle **barriere architettoniche**" - (Cap-pg: 7351/3) - *(Scad. variazione 2032*)	LV	31,3	0,1	5,6	216,6
	Def.	**-31,3**	**-**	**-**	**-**
LS n. 190 / 2014 art. 1, comma 241 "Spese per tutelare e promuovere il **patrimonio culturale e storico**" - (Cap-pg: 7531/1) - (Scad. variazione 2030)	LV	25,9	14,3	13,2	35,6
	Def.	**-2,0**	**-**	**-**	**-**
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto C decies "Infrastrutture anche relative alla **rete idrica** e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7773/2) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	3,8	-	-	-
	Def.	**-3,8**	**-**	**-**	**-**
LB n. 205 / 2017 art. 1, comma 1072, punto C decies "Infrastrutture anche relative alla **rete idrica** e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7258/3) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	18,7	12,9	-	-
	Def.	**-1,1**	**-**	**-**	**-**
LB n. 145 / 2018 art. 1, comma 95, punto C decies "Infrastrutture, anche relative alla **rete idric**a e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione" - (Cap-pg: 7258/4) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	22,5	23,0	25,3	132,3
	Def.	**-0,1**	**-**	**-**	**-**

N.B. Per alcuni casi oggetto di definanziamento, si tratta di somme non impegnate nell'esercizio 2025 e reiscritte nel BLV 2027 ai sensi dell'art. 30, co. 2, lett. b) della legge di contabilità: esse vengono definanziate dalla manovra per il 2027 per gli esercizi 2027 e 2028 e rifinanziate per il medesimo importo nell'esercizio 2030 e successivi.

Missione 19 "Casa e assetto urbanistico"

La **missione 19,** articolata in un solo programma di spesa presenta uno stanziamento complessivo **a legislazione vigente** per il **2027** di circa **283 milioni di euro**, **fortemente ridimensionato rispetto alla legge di bilancio 2026**, che recava uno stanziamento assestato di **655 milioni di euro**.

Non si apprezzano significativi **effetti della manovra** (Sezioni I e II) sulle **spese** della Missione che restano pressoché le medesime **nel bilancio integrato**.

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/Programma	2026		2027					
		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)**	4.501,1	4.501,1	**13.314,2**	-	-	13.314,2	*2.790*	**16.104,2**
8.1	Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8)	4.501,1	4.501,1	**13.314,2**	-	-	13.314,2	*2.790*	**16.104,2**

Tra parentesi la numerazione generale della Missione/programma. Eventuali sfasamenti nelle cifre decimali sono dovute ad arrotondamenti.

La **Missione "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** è condivisa tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT) e il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF). All'interno dello stato di previsione di quest'ultimo, la citata Missione reca un programma di spesa: "**Sostegno allo sviluppo del trasporto" (13.8)** riferito principalmente al settore ferroviario, in cui si trovano gli stanziamenti per gli **investimenti in infrastrutture ferroviarie** in relazione alla partecipazione azionaria posseduta dal Tesoro nel capitale sociale di RFI.

Il Programma 13.8 reca, a **BLV 2027**, uno stanziamento di competenza pari a **13.314,2 milioni** di euro.

Con riferimento al valore registrato dal bilancio a legislazione vigente, si segnala che esso è **riconducibile** principalmente al **capitolo 7122,** relativo ai contributi a RFI per il contratto di programma per il trasporto ferroviario, sul quale si **cumulano** per il **2027**, le quote di **diverse autorizzazioni di spesa pluriennali,** per un totale di **10.692,2 milioni di euro**. Tra queste, si segnalano, in particolare:

- **4.362 milioni di euro per la manutenzione straordinaria della rete (piano gestionale 5)**, nell'ambito del contratto di programma MIT–RFI, parte servizi. In particolare, si ricorda che la norma base è recata dall'art. 1, comma 86, della legge n. 266 del 2005, che concedeva 100 milioni annui. Tale disposizione è stata rifinanziata nel tempo, dall'art. 1, comma 396, della legge n. 234 del 2021 (600 milioni per il 2027); dall'art. 1, comma 507 della legge n. 197 del 2022 (150 milioni per il 2027); dall'articolo 9-*bis* del decreto legge n. 39 del 2024 (1.604 milioni per il 2027); dall'art. 1, comma 536, della legge n. 207 del 2024

(248 milioni per il 2027) e, in sezione II, dalla legge n. 199 del 2025 (1.660 milioni per il 2027). L'importo del citato piano gestionale scende a 2.624,8 milioni nel 2028 e a 260 nel 2029.

- **1.867 milioni di euro per il "Fondo opere"** (piano gestionale 2), di cui all'art. 1, comma 84, della stessa legge n. 266 del 2005. Si tratta dello strumento attraverso cui lo Stato finanzia il contratto di programma **parte investimenti**. Si segnala che il citato piano gestionale è oggetto di rimodulazioni nel disegno di legge in esame (per approfondimenti, v. *sub*).
- **2.302 milioni di euro per le quote dei "Fondi investimenti" delle leggi di bilancio 2018, 2019 e 2020,** cioè i fondi pluriennali per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali istituiti dall'art. 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017, dall'art. 1, comma 95, della legge n. 145 del 2018 e dall'art. 1, comma 14, della legge n. 160 del 2019, ripartiti con DPCM e assegnati, per la parte ferroviaria, al contratto di programma RFI.
- **1.672 milioni p di euro per la linea AV Salerno–Reggio Calabria** e **485 milioni per la linea AV/AC Brescia–Verona–Padova e per le tratte Frasso Telesino–Telese, Telese–Vitulano e Apice–Orsara della Napoli–Bari.** Sono contributi vincolati a opere specifiche, con risorse nazionali che integrano la quota PNRR dei primi lotti.

Sul valore del bilancio a legislazione vigente, influiscono altresì gli **stanziamenti già previsti** per il **2027** per il **capitolo 1541** (somme a Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura e per il servizio pubblico via mare tra i terminali ferroviari), pari a **1.250,9 milioni di euro** e per il capitolo **1542** (obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale), che ha uno stanziamento pari a **365,9 milioni di euro**. Si segnala, infine, il **nuovo capitolo 7128**, che reca le risorse destinate alla **riduzione dell'esposizione debitoria di RFI**, introdotto a seguito della disposizione di cui all'articolo 1, comma 9, del decreto legge n. 32 del 2026 (conv. dalla legge n. 71 del 2026), che, a tal fine, ha stanziato **1.000 milioni di euro**. Per maggiori approfondimenti, si rimanda al *dossier* relativo al citato decreto.

Considerando gli **effetti della manovra**, **determinati esclusivamente** da interventi di **Sezione I**, le **spese** della Missione ammontano, nel **bilancio integrato,** a **16.104,2 milioni di euro** per il **2027**, con un **incremento** di **2.789,9 milioni di euro**, risultanti dal **finanziamento** del **contratto di programma – parte servizi**, disposto ai sensi dell'**articolo 77, commi 1 e 2**, del disegno di legge in esame.

Per quanto riguarda i tagli alle **dotazioni dei Ministeri**, operati ai sensi dell'articolo 135, comma 1 del disegno di, si segnala che non vi sono impatti significativi per il programma in commento.

Con riferimento alle **modifiche** di **Sezione II**, si evidenzia che, per il 2027, i **saldi** delle **rimodulazioni** e delle **variazioni (rifinanziamenti definanziamenti e riprogrammazioni)** hanno **effetto nullo**.

A tale riguardo, si segnalano le seguenti **modifiche** legate alle **rimodulazioni** per il **2027**, tutte afferenti ai piani gestionali del capitolo 7122, relativo al conto impianti da corrispondere a Ferrovie dello Stato:

- l'incremento di **174,6 milioni di euro** al piano gestionale 1 (contributi da corrispondere a Ferrovie dello Stato S.p.A. per il contratto di programma-parte investimenti);
- la **riduzione di 788,4 milioni di euro** al piano gestionale 2 (fondo opere);
- l'**aumento di 82,5 milioni di euro** al piano gestionale 4 (infrastruttura nazionale ferroviaria);
- un incremento di **256,2 milioni di euro** sul piano gestionale 7 (RFI – Brescia Verona Padova – Frassa Telesino Vitulano – Apice Orsara);
- un **incremento** pari a **275,1 milioni di euro** per il piano gestionale 11 (AV Salerno-Reggio Calabria).

Sommando gli incrementi e le riduzioni, la sommatoria delle rimodulazioni totali è pari a zero.

Con riferimento alle **variazioni**, non vi sono effetti sul 2027 mentre si registrano i rifinanziamenti di seguito indicati per gli anni 2029 e successivi:

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

Ministero dell'economia e delle finanze					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
RIFINANZIAMENTI					
LF n. 266 / 2005 art. 1, comma 86 "Contributo in conto impianti alle **Ferrovie dello Stato S.P.A.**" - (Cap-pg: 7122/2) - (*Scad. Variazione 2030*)	LV	3.268,7	5.375,4	778,2	7.891,0
	Rif.	**-**	**-**	**390,0**	**500,0**

Il finanziamento del trasporto pubblico locale (cap. 2859/MEF del Programma 3.7 "Rapporti finanziari con Enti territoriali")

Con riferimento al settore dei trasporti e, in particolare, al **trasporto pubblico locale**, si ricorda che l'articolo 33, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147, sostituendo l'articolo 2 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, ha **modificato le modalità di finanziamento** del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a

statuto ordinario (cosiddetto **Fondo TPL**), iscritto sul capitolo 1315 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale" della missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto".

La nuova disciplina dispone la **fiscalizzazione di determinati trasferimenti statali**. A decorrere dall'anno 2027 è attribuita alle regioni a statuto ordinario una **compartecipazione al gettito dell'IRPEF**. La relativa **aliquota** è determinata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il **31 dicembre 2026**, in misura tale da **garantire** annualmente al complesso delle medesime regioni entrate corrispondenti all'ammontare dei **trasferimenti statali soppressi** a decorrere dallo stesso anno 2027. Tra tali trasferimenti **rientrano le somme a titolo di Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**, di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto legge n. 95 del 2012, per un **importo di 5.259,6 milioni di euro annui** (articolo 2, comma 2, lettera *d)*, del d.lgs. n. 68 del 2011, come sostituito). Le risorse **destinate al trasporto pubblico locale non sono pertanto più assicurate** mediante **trasferimenti statali diretti**, bensì attraverso il gettito della compartecipazione.

Per le **regolazioni finanziarie** tra lo Stato e le regioni a statuto ordinario connesse allo scostamento tra l'ammontare dei trasferimenti soppressi e le entrate derivanti dalla compartecipazione, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito **fondo**. La **dotazione del fondo corrisponde,** per ciascun anno, alla compartecipazione al gettito dell'IRPEF nel limite dei trasferimenti soppressi ed è **incrementata di 50 milioni** di euro annui a decorrere dal 2028 (articolo 2, comma 3, del d.lgs. n. 68 del 2011, come sostituito). In tale quadro, l'articolo 119, comma 1, lettera *b)* del disegno di legge in esame, prevede, a decorrere dal **2028** un **ulteriore incremento** del fondo di **100 milioni di euro annui**, distinto dal citato aumento di 50 milioni. Mentre quest'ultimo incrementa la dotazione generale del fondo, secondo gli ordinari meccanismi perequativi, **le nuove risorse sono assoggettate a una specifica procedura di riparto connessa al trasporto pubblico locale**. Il riparto è definito con un ulteriore d.P.C.M., da adottare entro il 30 settembre 2027,

Il citato **fondo perequativo** è iscritto sul **capitolo 2859** dello stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze**, nell'ambito del P**rogramma 3.7 "*Rapporti finanziari con Enti territoriali*"** della missione 3 "*Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali*". Per l'anno 2027 il capitolo 2859 reca uno **stanziamento di 5.827,6 milioni di euro**, corrispondente all'ammontare complessivo dei trasferimenti soppressi ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo n. 68 del 2011 (424

milioni per la quota non sanità della compartecipazione IVA, 110 milioni per i libri di testo, 34 milioni per il fondo unico per il welfare dello studente e 5.259,6 milioni per il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale). Per ciascuno degli anni 2028 e 2029, lo stanziamento del capitolo è pari a **5.977,6 milioni di euro**, per effetto dell'incremento di 50 milioni di euro annui previsto dall'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo n. 68 del 2011 e dell'ulteriore incremento di **100 milioni di euro annui** disposto dall'articolo 119, comma 1, lettera b), del disegno di legge di bilancio.

Per ulteriori approfondimenti sul Fondo TPL, e le somme residue che restano iscritte al relativo capitolo, si rinvia alla scheda sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10).

Missione 15 Comunicazioni

La **Missione 15 Comunicazioni**, che è condivisa tra il Ministero dell'imprese e del *Made in Italy* e il MEF, comprende, per la **parte relativa al MEF,** due programmi: ***Servizi postali*** *(15.3) e* ***Sostegno al pluralismo dell'informazione*** *(15.4).*

(dati di competenza, valori in milioni)

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE									
	Missione/Programma	2026		2027					
		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)**	609,2	619,2	**560,8**	-	*+50*	610,8	-	**610,8**
10.1	Servizi postali (15.3)	262,4	262,4	**262,4**	-	-	262,4	-	**262,4**
10.2	Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4)	346,8	346,8	**298,4**	-	*+50*	348,4	-	**348,4**

La Missione reca, a **BLV 2027**, uno stanziamento di competenza pari a **560,8 milioni** di euro.

Con riferimento agli **effetti della manovra**, si segnala che essi sono esclusivamente ascrivibili alle **modifiche di Sezione II** e, in particolare, al **rifinanziamento di 50 milioni di euro per il 2027** sul capitolo 2196, contenente gli stanziamenti per il **Fondo per il pluralismo** e l'innovazione digitale dell'**informazione e dell'editoria.**

Per maggiori dettagli relativi alla citata **variazione**, si rimanda alla tabella a seguire.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

Ministero dell'economia e delle finanze					
		2027	**2028**	**2029**	**2030 ss**
RIFINANZIAMENTI					
L n. 198 / 2016 art. 1, comma 1 "**Fondo** per il **pluralismo** e l'innovazione dell'**informazione**" (*) - (Cap-pg: 2196/1) - (*Scad. variazione 2027*)	LV	148,1	153,8	153,8	153,8
	Rif.	**50,0**	**-**	**-**	**-**

Si ricorda infine che sul **programma *Servizi postali*** (15.3) si trova lo stanziamento per il 2027 di **262,4 milioni**, relativo al **Servizio postale universale affidato a Poste italiane S.p.a**., che non registra variazioni con la manovra.

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

Missione 15 Comunicazioni

La **missione 15**, articolata in **3 programmi** di spesa per la parte relativa al Ministero delle imprese e del *made in Italy*, presenta uno stanziamento **a** legislazione vigente per il 2027 di circa **210 milioni di euro**, in **diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2026** che recava uno stanziamento di circa **347 milioni** circa**.**

L'effetto delle modifiche operate dal disegno di legge in esame è **ascrivile esclusivamente** alle modifiche operate dalla **Sezione I**, che determinano uno stanziamento per il **2027** pari a **208,3 milioni €** in leggera **diminuzione** di circa **1,7 milioni €** complessivi rispetto al BLV.

Non si registrano variazioni dovute alla Sezione II.

Nel dettaglio, le **riduzioni di Sezione I** sono disposte dal comma 1 dell'articolo 135 del disegno di legge di bilancio (il quale prevede una *spending review* dei Ministeri per il triennio, rinviando agli Allegati 5 e 6). Tale disposizione prevede, sempre con riferimento alla Missione 15 "Comunicazioni" del MIMIT, le seguenti **riduzioni: -1,7 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028**, e **-1,95 milioni di euro** per il **2029**.

Queste riduzioni riguardano **principalmente** il **programma 15.9** "*Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti*" e, in particolare, il **capitolo 7624**, che riguarda le spese all'acquisto ed installazione di apparecchiature per impianti tecnici e di sistemi e stazioni mobili di controllo delle emissioni radioelettriche, su cui si registra una **riduzione** di **1,32 milioni** di euro circa per il 2027.