

XVII legislatura

**Schema di decreto legislativo recante
attuazione della direttiva 2012/34/UE
che istituisce uno spazio ferroviario
europeo unico (rifusione)**
(Atto del Governo n. 159)

Giugno 2015
n. 87



servizio del bilancio
del Senato



Servizio del Bilancio

SBilancioCU@senato.it

 [@SR_Bilancio](#)

Direttore dott. Renato Loiero

Segreteria

tel. 5790

Uffici

**Documentazione degli effetti
finanziari dei testi legislativi**

dott. Fortunato Lambiase

tel. 3786

**Verifica della quantificazione degli oneri connessi
a testi legislativi in materia di entrata**

avv. Giuseppe Delreno

tel. 2626

**Verifica della quantificazione degli oneri connessi
a testi legislativi in materia di spesa**

dott. Daniele Bassetti

tel. 3787

Segretari parlamentari

dott.ssa Anna Elisabetta Costa

dott.ssa Alessandra Di Giovambattista

sig. Cristiano Lenzini

dott. Vincenzo Bocchetti

dott. Maurizio Sole

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'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.

Servizio del bilancio, (2015). Nota di lettura, Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (Atto del Governo n. 159). NL87, giugno 2015, Senato della Repubblica, XVII legislatura.

INDICE

<i>PREMESSA</i>	1
CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI	1
CAPO II IMPRESE FERROVIARIE	1
CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA.....	2
CAPO IV CANONI.....	3
CAPO V ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA.....	4
CAPO VI DISPOSIZIONI FINALI	5

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo è adottato in esercizio della delega conferita dalla legge di delegazione europea n. 96 del 2013 e reca una espressa clausola di invarianza finanziaria.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

CAPO I **DISPOSIZIONI GENERALI**

Gli articoli da 1 a 3 definiscono l'ambito di applicazione, i principi e le definizioni utili alla normativa inerente l'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, si stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate periodicamente aggiorna la Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria¹.

Si prevede, tra l'altro, la possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di proprietà pubblica o controllate di settore, in conformità alle prescrizioni contenute nella normativa dell'Unione europea, e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Infine si introducono una serie di definizioni utili alla migliore comprensione del testo normativo in esame.

CAPO II **IMPRESE FERROVIARIE**

Gli articoli da 5 a 10 disciplinano lo status giuridico e le regole contabili e di bilancio delle imprese ferroviarie, i requisiti per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie da parte dell'impresa ferroviaria. In particolare, si attribuisce alla Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza al rilascio della licenza. L'istanza per il rilascio della licenza è soggetta all'imposta di bollo in base alla normativa vigente. Le imprese richiedenti sono tenute al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio e modifica della licenza.

La licenza ha validità temporale illimitata, salvo alcune specifiche fattispecie, ivi previste. Infatti, è stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi

¹ Tale Strategia definisce, per un periodo di almeno cinque anni, le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario.

momento, ad apposite verifiche e controlli. Tra l'altro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'effettuazione dei necessari accertamenti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, inoltre, sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Al fine di consentire il monitoraggio le imprese ferroviarie sono tenute con cadenza annuale, a fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una serie di documentazioni amministrative-contabili.

Si individua nel certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, l'attestazione alla conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto europeo, relativamente i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa.

CAPO III

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Gli articoli da 11 a 16 disciplinano l'attività del gestore dell'infrastruttura.

In particolare, si individuano le condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie per l'esercizio del trasporto ferroviario di merci e per l'esercizio del trasporto internazionale di passeggeri, nonché del trasporto nazionale passeggeri in specifiche condizioni. Tra l'altro si prevede la limitazione dello svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio nazionale qualora il loro esercizio comprometta l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in questione. In alternativa alla limitazione può essere previsto il pagamento di diritti di compensazione da parte delle imprese ferroviarie da utilizzare per compensare i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico.

Si prevede la possibilità di introdurre un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri a media e a lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblico, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari. Gli introiti del sovrapprezzo sono integralmente versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri del servizio universale del trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto dei contratti di servizio pubblico.

Inoltre, si definiscono le condizioni di accesso ai servizi da parte delle imprese ferroviarie, attribuendo la fornitura dei servizi al gestore dell'infrastruttura o alla nuova figura dell'operatore dell'impianto di servizio (un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie), diversificandone il costo.

Si stabilisce che 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 programmi. Il contratto di programma è di competenza del MIT. Nei contratti di programma, tra l'altro, è disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti e sono previsti incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura.

Si stabilisce che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i

costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito. Conseguentemente, il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso.

Si dispone che il gestore dell'infrastruttura, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, deve tendere ad un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

CAPO IV

CANONI

Gli articoli da 17 a 21 disciplinano il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi di servizi.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, definisce i criteri per la determinazione del canone. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno. L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, l'autorità competente decide in merito all'uso degli introiti supplementari.

Si attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione dei coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del pieno recupero dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio da parte del gestore.

All'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) è attribuito il compito di verificare la corretta applicazione e sostenibilità dei coefficienti di maggiorazione e che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. L'organismo di regolazione comunica gli esiti della verifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze per le successive valutazioni.

I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi, effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. Altresì il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'organismo di regolazione, ha la facoltà di istituire sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.

I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associano per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, garantendo una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurando l'utilizzo efficiente delle reti ferroviarie.

Si stabilisce, a carico del gestore dell'infrastruttura e senza oneri aggiunti per il bilancio dello Stato, l'adozione di un sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, al

fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni. Il sistema può prevedere clausole penali, l'erogazione di compensazioni e forme di premio per gli utilizzatori. Si applicano i principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati dalla direttiva 2012/34/UE.

CAPO V

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

Gli articoli da 22 a 41 disciplinano l'assegnazione della capacità di infrastruttura.

Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria è attribuita l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

Le imprese ferroviarie per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, dietro pagamento di un canone, sottoscrivono un contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Si stabilisce la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura per consentire l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.

Si dispone in merito all'infrastruttura saturata, ovvero all'infrastruttura ove non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura. Successivamente alla dichiarazione di infrastruttura saturata il gestore esegue un'analisi della capacità e può applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità che determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. La realizzazione del piano, relativamente agli investimenti necessari per il potenziamento della capacità, è subordinata alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma. È inoltre prevista, in caso di mancata attuazione del piano, la possibilità che venga meno l'esazione del pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione.

L'Autorità di regolazione dei trasporti è individuata quale organismo di regolazione che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture. L'organismo di regolazione ha molteplici compiti, tra cui quello di:

- essere adito in caso di controversie nei confronti del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria o dell'operatore dell'impianto;
- monitorare la situazione concorrenziale;
- collaborare con l'autorità nazionale di sicurezza;
- garantire la conformità dei canoni per l'accesso all'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi;
- effettuare consultazioni periodiche e di chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualunque altra parte interessata;
- esaminare tutti i reclami;
- comminare sanzioni;
- effettuare controlli e di far realizzare controlli esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e le imprese ferroviarie;
- scambiare informazioni al fine di coordinare i propri processi decisionali con i propri omologhi europei e cooperare strettamente con i medesimi omologhi europei.

Le decisioni dell'organismo di regolazione sono pubblicate e sono soggette a sindacato giurisdizionale.

In tema di accordi transfrontalieri si dispongono regole di comunicazione e informazione tra il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e la

Commissione al fine di verificare la conformità degli accordi transfrontalieri alla normativa europea e di risolvere eventuali previsioni contrarie.

Viene prevista, nell'ambito delle regole per il monitoraggio del mercato, l'introduzione di una informativa annuale alla Commissione europea sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario. A tal fine, il Ministro delle infrastrutture si avvale dell'ISTAT e dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, sulla base di un protocollo di intesa. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce e pubblica le modalità e le tempistiche di acquisizione delle informazioni richieste dalla Commissione, che sono vincolanti per tutti i soggetti destinatari della rilevazione somministrata.

CAPO VI **DISPOSIZIONI FINALI**

Gli articoli da 42 a 44 prevedono una serie di abrogazioni normative e l'apposizione di una clausola di invarianza finanziaria.

In particolare, si prevede l'abrogazione di norme in contrasto o completamente sostituite dalle disposizioni previste dal presente schema di decreto. In particolare, viene abrogato:

- il decreto legislativo n. 188 del 2003, concernente l'attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria;
- gli articoli 58 e 59 della legge n. 99 del 2009 relativi ai requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale e le limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale;
- il DM 2 febbraio 2011 concernente l'individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale;
- il DPR n. 146 del 1999, recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Infine, si dispone che dall'attuazione del presente schema di decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La RT afferma che dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva n. 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Secondo la RT, le funzioni ed attribuzioni previste sono riferite ad attività già esercitate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF), ai sensi del disposto combinato del decreto legislativo n. 188 del 2003, della legge n. 99 del 2009 e del decreto legislativo n. 162 del 2007, ed oggetto di mera ridefinizione a seguito delle modifiche apportate alle norme citate conseguentemente al recepimento della richiamata direttiva. Pertanto, per lo svolgimento di tali attività, gli enti indicati

provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La RT sottolinea che anche le funzioni, le attribuzioni ed i compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Infine la RT procede ad indicare i capitoli di funzionamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che risultano pertinenti alle attività istituzionali, di cui al decreto legislativo in oggetto, ovvero i capitoli 1221, 1222, 1238. A questi si aggiunge il capitolo 1227 che è relativo alle somme destinate a garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale da attribuire all'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Secondo la RT i citati capitoli presentano le sufficienti disponibilità finanziarie.

Al riguardo, andrebbero fornite maggiori informazioni circa gli eventuali risvolti finanziari derivanti dalla previsione contenuta all'articolo 2 inerente la possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di proprietà pubblica o controllate di settore, in conformità alle prescrizioni contenute nella normativa dell'Unione europea. Sul punto si segnala che il medesimo articolo reca una espressa clausola di invarianza finanziaria che però non risulta supportata nella RT da dati ed elementi idonei a suffragare l'ipotesi di invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica.

Ulteriore chiarimento andrebbe fornito circa gli aspetti finanziari derivanti dalla inserimento nei contratti di programma della previsione all'art. 15, co. 3 di concedere finanziamenti a fronte di nuovi investimenti e all'art. 15, co. 4 di concedere incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura, nonché la previsione all'art. 16, co. 4 che il gestore dell'infrastruttura, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, deve tendere ad un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

In particolare, andrebbe chiarito se tali forme di incentivi/contributi siano subordinate alla presenza di appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato e non discendano obbligatoriamente dai contratti di programma al verificarsi di determinate condizioni (non competitività del trasporto ferroviario rispetto al altri modi di trasporto) con oneri a carico della finanza pubblica. Sul punto si segnala che con riferimento al piano di potenziamento della capacità di cui all'articolo 33, gli investimenti ivi previsti necessari per il potenziamento della capacità, sono espressamente subordinati alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma.

Si osserva altresì che non possono escludersi effetti sulla finanza pubblica derivanti dall'aumento dei canoni per le imprese ferroviarie (aumenti sotto forma di: sovrapprezzo; coefficienti di maggiorazione dei canoni; fissazione dei canoni a un livello più elevato per finalità di recupero costi o in quanto collegati ad

investimenti) qualora queste ultime siano di derivazione pubblica e nel caso in cui gli stessi non trovino immediato adeguamento in sede tariffaria.

Con riferimento alla nuova figura dell'operatore dell'impianto di servizio che ai sensi dell'articolo 3 del presente schema potrebbe assumere natura pubblica, andrebbe precisato con quali risorse umane, strumentali e finanziarie si farà eventualmente fronte al suo funzionamento.

Relativamente al protocollo di intesa tra il Ministro delle infrastrutture e l'ISTAT e l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, al fine di predisporre una informativa annuale alla Commissione sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, appare opportuno assicurare se a tali attività le predette parti potranno adempiere con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente ai capitoli di funzionamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicati dalla RT si segnala che, per il triennio 2015-2017, risultano iscritti i seguenti stanziamenti:

Cap. 1221 Spese per acquisto di beni e servizi² (Programma "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale")- 367.452 euro per il 2015, 369.262 euro per il 2016 e 369.105 euro per il 2017;

Cap. 1222 Spese per acquisto di beni e servizi (Programma "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario") - 943.717 euro per il 2015, 945.006 euro per il 2016 e 946.486 euro per il 2017;

Cap. 1238 - Spese per acquisto di beni e servizi (Programma "Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza")³- 1.114.750 euro per il 2015, 1.121.409 euro per il 2016 e 1.120.500 euro per il 2017.

Su tali capitoli insistono diversi piani gestionali e in mancanza di ulteriori indicazioni da parte della RT non risulta possibile capire se l'intero stanziamento sui predetti capitoli o, più verosimilmente, solo una parte dello stesso è destinato alle finalità discendenti dal presente schema di decreto.

Con riferimento al capitolo 1227 (Somme destinate a garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale da attribuire all'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Programma "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario")⁴, si segnala che, per il triennio 2015-2017, risultano iscritti i seguenti stanziamenti: 9.870.977 euro per il 2015, 9.870.977 euro per il 2016 e 9.870.977 euro per il 2017.

² Corrispondente nella classificazione internazionale della spesa pubblica per funzione (Cofog) solo per il 50% alla classe trasporti su rotaia, mentre l'altro 50% è relativo ai trasporti su strada.

³ Corrispondente nella classificazione internazionale della spesa pubblica per funzione (Cofog) per il 50% alla classe affari economici non altrimenti classificabili (amministrazione, funzionamento o attività di supporto), mentre l'altro 50% è relativo ai abitazioni e assetto territoriale.

⁴ Corrispondente secondo la classificazione Cofog per 50% ad affari generali del lavoro e per 50% a trasporto su rotaia.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

- Apr. 2015 [Documentazione di finanza pubblica n. 9](#)
Documento di economia e finanza 2015 (**Doc. LVII, n. 3**)
- Mag 2015 [Nota di lettura n. 83](#)
Schema di decreto legislativo recante misure di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro (**Atto del Governo n. 157**)
- " [Nota di lettura n. 84](#)
Schema di decreto legislativo recante testo organico delle tipologie contrattuali e revisione della disciplina delle mansioni (**Atto del Governo n. 158**)
- " [Nota breve n. 11](#)
Le previsioni economiche di primavera della Commissione Europea
- " [Elementi di documentazione n. 21](#)
Schema di decreto legislativo recante misure per la crescita e la internazionalizzazione delle imprese (**Atto del Governo n. 161**)
- " [Elementi di documentazione n. 22](#)
Schema di decreto legislativo in materia di trasmissione telematica delle operazioni IVA e di controllo delle cessioni di beni effettuate attraverso distributori automatici (**Atto del Governo n. 162**)
- " [Elementi di documentazione n. 23](#)
Schema di decreto legislativo recante disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente (**Atto del Governo n. 163**)
- " [Nota di lettura n. 85](#)
A.S. 1880: "Riforma della RAI e del servizio pubblico radiotelevisivo"
- " [Nota breve n. 12](#)
Le raccomandazioni europee sul Programma nazionale di riforma e sul Programma di stabilità 2015 dell'Italia
- [Elementi di documentazione n. 24](#)
Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 260/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e commerciali per i bonifici e gli addebiti diretti in euro e disposizioni sanzionatorie per le violazioni del regolamento (CE) n. 924/2009 relativo ai pagamenti transfrontalieri nella Comunità (**Atto del Governo n. 164**)
- Giu 2015 [Nota di lettura n. 86](#)
A.S. 1934: "Riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Elementi di documentazione n. 25](#)
Conti annuali, conti consolidati e documenti contabili di enti creditizi (**Schema di D.Lgs. n. 172**)
- " [Elementi di documentazione n. 26](#)
Disciplina del bilancio di esercizio e consolidato per società di capitali (**Schema di D.Lgs. n. 171**)