

SCHEMA DI PARERE

NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZE 2018

(Doc. LVII n. 1-bis)

La Commissione 8^a Lavori pubblici, comunicazioni,

in sede di esame della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanze 2018;

Premesso che,

la Nota di aggiornamento, diversamente da quanto previsto dall'articolo 10-bis della legge n. 196 del 2009, risulta altresì priva di alcuni elementi fondamentali. In particolare:

- nel descrivere i principali ambiti di intervento della futura manovra di bilancio, non include le indicazioni quantitative di massima circa le misure di entrata e di spesa ai fini del raggiungimento degli obiettivi programmatici;
- non contiene, nell'annesso relativo alla Relazione al Parlamento:
 - a) il Piano di rientro di cui all'articolo 6, comma 3, della legge n. 243 del 2012, previsto in caso di scostamento dall'obiettivo di medio periodo (OMT), dettagliato anno per anno;
 - b) nei presupposti della Relazione non è fatta menzione né agli eventi eccezionali né alle condizioni del ciclo economico nazionale che dovrebbero essere a fondamento della richiesta di scostamento dall'obiettivo di medio periodo (OMT);

la scelta del Governo di innalzare l'indebitamento netto al 2,4 per cento nel 2019, al 2,1 per cento nel 2020 e all'1,8 per cento nel 2021 e di rinviare *sine die* il raggiungimento dell'obiettivo del pareggio strutturale di bilancio, precedentemente previsto per il 2020, avviene in contraddizione con gli impegni assunti il 19 giugno 2018 dal Governo con l'approvazione in Parlamento della risoluzione di maggioranza al Documento di economia e finanza 2018 e con le recenti affermazioni del Ministro dell'economia e delle finanze nell'Aula del Senato del 20 settembre 2018;

la situazione di incertezza generata dalla Nota di aggiornamento e le criticità insite nelle scelte di politica economica e di finanza pubblica sottostanti la prossima manovra di bilancio iniziano a minare la credibilità dell'esecutivo e ad alimentare di forte instabilità intorno al nostro Paese i cui riflessi sono evidenziati dall'andamento dello *spread*, in forte crescita rispetto a sei mesi fa, e dall'aumento della spesa per interessi sui titoli del debito pubblico;

il Ministro dell'economia e delle finanze Tria ha partecipato alla fase iniziale del vertice Ecofin, ma in ragione della situazione che si è venuta a creare intorno alla Nota di aggiornamento al DEF 2018, è stato costretto ad un rientro anticipato in Italia senza poter partecipare ai lavori dell'Eurogruppo, con ciò evidenziando la situazione di isolamento nella quale si trova attualmente il nostro Paese nell'ambito dell'Unione Europea;

nella lettera inviata dalla Commissione europea lo scorso 5 ottobre al Ministro dell'economia e delle finanze Tria, in risposta alla missiva da questo inviata alle medesime autorità, si afferma che gli obiettivi di bilancio rivisti dell'Italia sembrano puntare verso una significativa deviazione dal percorso fiscale raccomandato dal Consiglio. La lettera si chiude con la richiesta alle autorità italiane di assicurarsi che la bozza di legge di bilancio sia coerente con le regole fiscali comuni;

i profili che hanno finora caratterizzato le modalità anomale di presentazione della Nota di aggiornamento e lo scambio epistolare aperto tra il Governo e le istituzioni europee, oltre ad indebolire la discussione in atto sul necessario cambiamento delle regole che disciplinano la *governance* economica e finanziaria in ambito europeo, spinge il Paese verso posizioni di isolamento nel contesto UE esponendolo, tra l'altro, al rischio di attacchi speculativi e al possibile abbassamento del *rating* sui titoli del debito pubblico;

Rilevato che,

in questo contesto, le scelte del Governo evidenziate nella Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza 2018, prefigurano uno scenario completamente diverso, caratterizzato da forte instabilità della finanza pubblica generata dall'extra-deficit previsto nel 2019 e negli anni successivi, che verrà utilizzato per interventi di tipo assistenzialistico, iniqui, non in grado di generare nuova occupazione, incentrati per lo più sulla spesa corrente e insufficienti dal lato degli investimenti pubblici e delle misure di stimolo della crescita e di riduzione del divario territoriale;

l'annunciata composizione della prossima manovra di bilancio, fondata su interventi di politica economica, ancora non delineati nel dettaglio, non appare in grado di garantire la crescita economica attesa;

la presunta maggiore crescita legata alle proposte di politica economica avanzate dal Governo appaiono, pertanto ottimistiche e scarsamente credibili. Le stime del Fondo monetario internazionale, diffuse l'8 ottobre 2018, evidenziano che l'economia italiana crescerà in realtà soltanto dell'1 per cento nel 2019;

Preso atto che,

in relazione al quadro di finanza pubblica si prevede un forte peggioramento di tutti i principali indicatori. In particolare:

- l'indebitamento netto è stato programmato per l'anno 2019 al 2,4 per cento, in sensibile peggioramento di 1,6 punti percentuali rispetto al dato tendenziale previsto nel Def di aprile scorso e di 1,2 punti percentuali rispetto allo scenario tendenziale contenuto nella Nota di aggiornamento. Nel 2020 e nel 2021 è previsto al 2,1 per cento e all'1,8 per cento;
- l'indebitamento netto strutturale è programmato per il triennio 2019-2021 all'1,7 per cento, in netto peggioramento sia rispetto al dato tendenziale previsto nel Def di aprile scorso (1,3 punti percentuali nel 2019, e 1,8 punti percentuali nel 2020 e nel 2021) sia rispetto allo scenario tendenziale contenuto nella Nota di aggiornamento (1,3 punti percentuali nel 2019, 1,6 punti percentuali nel 2020 e 1,5 punti percentuali nel 2021);
- l'andamento dell'indebitamento netto strutturale risulta per l'anno 2019 in peggioramento di 0,8 punti percentuali rispetto al corrente anno evidenziando una decisa interruzione del

percorso di convergenza verso l'obiettivo di medio periodo (OMT). Si tratta di una "deviazione significativa" dal percorso verso il pareggio di bilancio che è stata evidenziata anche dalla lettera inviata dai Commissari europei al Ministro dell'economia e delle finanze lo scorso 5 ottobre. In ragione di tale scelta, il Governo ha allegato alla Nota di Aggiornamento la Relazione al Parlamento prevista dall'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 243;

- il saldo primario, presenta un percorso meno favorevole sia rispetto alle previsioni tendenziali del Def di aprile scorso sia rispetto allo scenario tendenziale della Nota di aggiornamento, per effetto del mancato controllo della spesa e ai nuovi interventi previsti che vanno ad aggredire i saldi di finanza pubblica. Nel primo caso, il saldo diminuisce di 1,4 punti nel 2019, di 1,7 punti nel 2020 e di 1,6 punti percentuali nel 2021. Nel secondo, il saldo diminuisce di 1,1 punti percentuali nel 2019, di 1,3 punti percentuali nel 2020 e di 1,2 punti percentuali nel 2021;
- la spesa per interessi è prevista in sensibile peggioramento nello scenario programmatico. Rispetto al tendenziale del Def di aprile scorso, la spesa per interessi è prevista in aumento progressivo di 0,2 punti percentuali nel 2019, di 0,3 punti percentuali nel 2020 e di 0,4 punti percentuali nel 2021, ovvero per un ammontare complessivo di circa 15 miliardi nel prossimo triennio, confermando l'inversione di fiducia dei mercati internazionali nei confronti del nostro Paese;

il debito pubblico interrompe il proprio percorso virtuoso di decrescita rallentando sensibilmente rispetto allo scenario tendenziale. Il rapporto debito pubblico su PIL è atteso scendere nel corrente anno al 130,9 per cento, ad un livello superiore di 0,9 punti percentuali rispetto al dato del Def di aprile. Nel 2019 è previsto scendere al 130 per cento (2% in più rispetto al tendenziale), nel 2020 al 128,1 per cento (3,4% in più rispetto al tendenziale) e nel 2021 al 126,7 (4,7% in più rispetto al tendenziale). Si tratta di una minore decrescita del debito pubblico il cui costo è stimato in circa 80 miliardi di euro;

per quanto di propria competenza della Commissione,

Rilevato, che,

sul complesso degli interventi sul fronte investimenti la Nota di aggiornamento evidenzia forti contraddizioni tra i dati contenuti nelle tabelle del quadro macroeconomico programmatico e i contenuti del programma di riforma. In particolare, nel programma di riforme si prevede un significativo aumento degli investimenti pubblici in modo tale da raggiungere almeno il 3 per cento in rapporto al PIL, di cui non vi è riscontro nei dati programmatici;

il piano degli investimenti pubblici annunciato dal Governo si fonda sulla programmazione degli investimenti già delineata nella precedente legislatura, pari a circa 150 miliardi di euro. Nel 2019 è prevista addirittura una riduzione di 0,2 punti percentuali degli investimenti pubblici per poi salire di soli 0,3 punti percentuali nel 2021;

al fine di favorire e accelerare la ripresa degli investimenti occorre: a) garantire la stabilità della programmazione pluriennale delle risorse e delle procedure; b) velocizzare la progettazione e ridurre il contenzioso amministrativo; c) far partire le grandi opere infrastrutturali; d) garantire lo sblocco totale degli avanzi di amministrazione degli enti locali; e) rendere permanenti e incrementare le agevolazioni per gli investimenti privati realizzati dal piano Industria 4.0; f) attuare

la clausola del 34 per cento degli stanziamenti in conto capitale ordinario per il riequilibrio territoriale della spesa pubblica;

il riesame delle grandi opere in corso da parte della Struttura Tecnica di Missione del MIT, a partire dalla Gronda autostradale di Genova, la Pedemontana lombarda, il terzo valico, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione, sta rallentando in modo ingiustificato l'iter di realizzazione di importanti infrastrutture di collegamento nazionale ed internazionale;

relativamente al trasporto ferroviario, occorre perseguire con convinzione il completamento dell'alta velocità secondo la pianificazione in essere (la cura del ferro) valorizzando anche le innovazioni tecnologiche che consentano una sempre maggiore sicurezza e la diminuzione dei tempi di percorrenza;

relativamente alle ferrovie regionali, è necessario attuare una mirata e specifica valutazione volta alla revisione delle scelte operate con riguardo alle tratte ferroviarie oggi gestite dalle Regioni. A fronte delle rilevanti criticità emerse, in particolare sulle tratte ferroviarie Roma-Lido, Circumvesuviana, Reggio Calabria-Taranto, Verona-Rovigo, Brescia-Casalmaggiore-Parma, Agrigento-Palermo, Settimo Torinese-Pont Canavese, Campobasso-Roma, Genova-Savona-Ventimiglia, Bari-Corato-Barletta, ovvero le dieci linee ferroviarie peggiori d'Italia nel 2017 per i pendolari, ove esse siano gestite da RFI Spa, è necessario predisporre mirati interventi di potenziamento e ammodernamento a risoluzione e ove gestite dalle Regioni, siano perseguite le opportunità offerte dall'articolo 47, comma 4 del decreto legge n.50 del 2017;

specificatamente al servizio di trasporto passeggeri di carattere regionale, occorre rivedere criticamente i contratti di programma in essere con le Regioni al fine di individuare e risolvere le problematiche infrastrutturali, di gestione del servizio di trasporto e di utilizzo di mezzi sempre più efficienti, che impediscono e/o inficiano la piena fruizione del trasporto in alternativa alla gomma

per risolvere il decongestionamento stradale e favorire l'accessibilità alle aree urbane, deve essere attribuita prioritaria importanza ai servizi ferroviari;

in relazione ai collegamenti autostradali, va perseguita la sicurezza del transito, anche attraverso la pianificazione di ulteriori corsie di marcia. Deve essere, altresì, perseguito il potenziamento tecnologico e la digitalizzazione (Smart Road) con uno specifico programma di interventi per favorire l'ampliamento del supporto agli utenti o ai gestori che copra l'intera rete nazionale ed almeno la rete SNIT di 1° livello;

in relazione al riordino e alla valorizzazione delle concessioni, occorre affrontare la disomogeneità oggi presente tra i vari comparti economici in concessione, alcuni dei quali regalati da Autorità indipendente e altri dal MIT;

in relazione al sistema interportuale e dei terminali ferroviari, è necessario affrontare e risolvere le criticità del sistema dei nodi ferroviari interportuali e degli *inland terminal* riconducibili anche a deficit di capacità, investendo in via prioritaria nell'ampliamento dei terminali prossimi alla congestione e interessati da incrementi di domanda;

in relazione al Piano Nazionale per le piste ciclabili, al fine di favorire la mobilità sostenibile e il turismo, occorre considerare prioritari gli interventi di collegamento con i porti, aeroporti e stazioni ferroviarie e gli interventi presso stazioni e ferrovie dismesse;

in merito agli alloggi popolari è indispensabile proseguire nel finanziamento di nuove abitazioni per fronteggiare lo stato di difficoltà delle categorie più fragili;

in merito al trasporto pubblico locale, la prospettata definizione degli standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale deve essere approntata valutando il quadro ottimale di riferimento finale, così da individuare i criteri oggettivi per la ripartizione delle risorse necessarie per il rinnovo del parco mezzi di autobus e treni;

in relazione alla mobilità sostenibile, al fine di promuovere la progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli con motori diesel e benzina e di contenere le emissioni inquinanti, occorre valutare mirati interventi economici e sgravi fiscali corrispondenti agli obiettivi posti;

con riferimento ai porti e allo scambio con il trasporto per ferrovia e su strada, Rete Ferroviaria Italiana ed ANAS devono essere proseguite le azioni già programmate di potenziamento delle infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio, in modo da ridurre i tempi di permanenza delle merci nei porti e di realizzazione e adeguamento delle aree retro-portuali;

in relazione al settore aeroportuale occorre esaminare i progetti in essere relativamente ai collegamenti ferroviari, ovvero il miglioramento di quelli esistenti e la previsione di nuovi, in modo da favorire la connettività con le grandi reti di comunicazione, stradale e ferroviaria;

occorre affrontare lo sviluppo del cargo aereo con interventi volti a sostenere le attività del trasporto aereo di merci, settore strategico per il supporto alle attività di export di rilevanza per valore dei beni movimentati, e predisporre interventi volti ad aumentare attrattività e competitività del cargo aereo e interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità, e di interventi volti a risolvere i colli di bottiglia;

Tutto ciò premesso e considerato,

esprime

PARERE CONTRARIO

NENCINI, MARGIOTTA, ASTORRE, D'ARIENZO