

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4621-A
N. 4622-A

ALLEGATO 1

RELAZIONI DI MINORANZA
DELLE COMMISSIONI PERMANENTI

DISEGNO DI LEGGE

n. 4621

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 14 settembre 2011 (v. stampato Senato n. 2803)

PRESENTATO DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
(TREMONTI)

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato
per l'esercizio finanziario 2010

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica
il 15 settembre 2011*

NOTA: Relazioni di minoranza presentate nelle Commissioni permanenti sul Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e sugli stati di previsione del disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome di rispettiva competenza.

E

DISEGNO DI LEGGE

n. 4622

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 14 settembre 2011 (v. stampato Senato n. 2804)

PRESENTATO DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci
delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2011

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica
il 15 settembre 2011*

(Relatore: **SIMONETTI**)

ALLEGATO 1

RELAZIONI DI MINORANZA DELLE COMMISSIONI PERMANENTI

PAGINA BIANCA

IX COMMISSIONE PERMANENTE
(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

PAGINA BIANCA

IX COMMISSIONE PERMANENTE
(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

RELAZIONE DI MINORANZA
SUL
DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato
e dei bilanci delle Amministrazioni autonome
per l'anno finanziario 2011 (4622)

TABELLA 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico
(limitatamente alle parti di competenza)

TABELLA 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti
(limitatamente alle parti di competenza)

dei deputati

Meta, Mereu, Monai

*(designati congiuntamente dai gruppi del Partito Democratico, dell'Unione
di Centro per il Terzo Polo e dell'Italia dei Valori)*

La IX Commissione,
esaminato il disegno di legge n. 4622;
premessi che:

l'esame dell'assestamento per l'anno 2011 giunge in un periodo di evidente preoccupazione per l'andamento dell'economia e per la situazione economico-finanziaria internazionale, altamente instabile che si riflette sui Paesi UE maggiormente indebitati, tra cui l'Italia;

l'Istat nel mese di settembre, ha comunicato un decisivo rallentamento del Pil nel secondo trimestre 2011, un tasso di

crescita complessivo per l'anno in corso dello 0,7 per cento, nettamente inferiore a quanto previsto dal DEF 2011;

l'Ocse ha previsto un calo del Pil italiano nel terzo trimestre dello 0,1 per cento, a cui farà seguito una modesta crescita (+0,1 per cento) nel quarto trimestre. Tali previsioni sono le peggiori tra i sette paesi maggiormente industrializzati. Nel G7, negli stessi trimestri, la crescita è stimata a +1,6 per cento e +0,2 per cento;

per quanto riguarda il nostro Paese, l'Ocse corregge le stime anche per la prima parte del 2011: rispetto al +1,1

per cento del primo trimestre e +1,3 per cento del secondo (delle precedenti stime), ora il dato della crescita scende rispettivamente a +0,6 per cento e +1 per cento;

la Banca d'Italia ha recentemente comunicato che il livello del debito pubblico ha superato la soglia di 1.900 miliardi di euro e gli ultimi dati disponibili relativi al conto economico delle amministrazioni pubbliche fanno comprendere appieno la gravità della situazione di deterioramento dei nostri conti pubblici;

il miglioramento del saldo netto da finanziare (8.533 milioni di euro) è frutto della somma algebrica tra un peggioramento di 1,35 miliardi di euro dovuto a variazioni per atto amministrativo ed un miglioramento di 9,88 miliardi di euro derivanti dalle proposte di assestamento stesso;

i residui passivi accertati al 31 dicembre 2010 ammontano a 108.276 milioni di euro. In sede di formazione del bilancio di previsione per il 2011 la consistenza dei residui passivi era stata determinata in via presuntiva in 50.967 milioni di euro e l'importo dei residui di nuova formazione risulta pari a 66.687 milioni di euro;

si segnala in proposito quanto rilevato dalla Corte dei conti in merito alla problematica dei residui passivi derivante in particolare da comportamenti gestionali caratterizzati da una certa incongruità e dalla circostanza che il volume dei residui passivi di conto capitale, per effetto del nuovo regime della perenzione, risulta sottostimato;

d'altro lato l'andamento dei residui attivi sconta una sistematica sovrastima e un basso grado di esigibilità, di conseguenza il *surplus* che emerge dal confronto tra i residui attivi e passivi alla fine del 2010, rilevante in dato assoluto e in crescita rispetto all'anno precedente (121.514 milioni di euro a fronte di 97.884 milioni di euro), « non serve, peraltro, a rassicurare sulla tenuta dei conti dello Stato »;

il disegno di legge in esame non sconta gli effetti dei provvedimenti di manovra approvati nel corso dell'estate ad eccezione dell'emendamento finalizzato a contabilizzare nel disegno di legge di assestamento, per un importo pari a 2,4 miliardi di euro, gli effetti dell'articolo 40, comma 1-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, il quale prevede la trasformazione in riduzioni di spesa degli accantonamenti, operati come clausola di salvaguardia ai sensi dell'articolo 1, comma 13, della legge di stabilità per il 2011, degli introiti stimati per l'assegnazione dei diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica;

tra di essi è ricompreso il taglio per quasi un miliardo di euro (951 milioni) dei fondi FAS (sviluppo e riequilibrio territoriale). Questo oltre a rilevare una contraddizione politica tra la decurtazione e la manovra finanziaria di agosto, che escludeva i fondi del FAS dal taglio delle risorse ministeriali, evidenzia come la riduzione disposta dall'emendamento per l'anno finanziario in corso penalizzi fortemente ancora una volta gli investimenti nel Mezzogiorno;

emerge in tutta evidenza un'impellente necessità, quella di urgenti interventi per un decisivo cambiamento della politica economica e di bilancio, per il risanamento dei conti pubblici, e di una politica che abbia un obiettivo ambizioso sistematicamente mancato nel corso degli ultimi tre anni, la crescita del nostro Paese;

considerato che;

per quanto di competenza della IX Commissione, il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio 2010 evidenzia, in particolare nella missione « Diritto alla mobilità » nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), che gli stanziamenti di competenza iscritti a tale missione diminuiscono del 39 per cento, passando da 8.381 milioni di euro nel 2009 a 5.109,3 milioni di euro nel 2010;

le variazioni delle previsioni definitive di competenza a consuntivo mettono in evidenza le conseguenze della manovra 2010 e dei successivi provvedimenti che sono intervenuti sulle risorse destinate al sostegno allo sviluppo del trasporto e al settore ferroviario;

in particolare, il decreto-legge n. 78 del 2010 ha sostanzialmente « azzerato » i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale, per complessivi 1.635 milioni di euro, di cui 1.181 milioni destinati al servizio ferroviario svolto da Trenitalia;

con l'Accordo Governo-regioni del 16 dicembre del 2010 il Governo si è impegnato ad un reintegro di tali risorse per 1.271 milioni di euro, per il solo anno 2011; di tali fondi, ad oggi, risultano ripartiti e assegnati alle regioni solo 372 milioni di euro; il fabbisogno residuo è stato pertanto coperto dalle regioni, che hanno erogato anticipazioni per il servizio ferroviario attingendo a risorse proprie;

molte regioni sono state costrette a disporre aumenti straordinari delle tariffe (anche del 20-25 per cento) per un migliore equilibrio tra corrispettivi e ricavi da traffico e per evitare la sospensione o la riduzione dei servizi;

anche i 430 milioni di euro previsti per Trenitalia risultano ad oggi erogati all'azienda in minima parte (e per un solo anno sui tre previsti);

con il decreto-legge n. 98 del 2011 è stato istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, a decorrere dall'anno 2011, il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, con una dotazione di soli 400 milioni di euro, per le regioni a statuto ordinario, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità;

nel 2011 è stato approvato il decreto legislativo n. 68 (Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni *standard* nel settore sanitario) che avrebbe dovuto assicurare autonomia

di entrata delle regioni a statuto ordinario e un'equivalente soppressione degli attuali trasferimenti statali, che avrebbero dovuto essere sostituiti dalle compartecipazioni delle regioni a statuto ordinario al gettito dei tributi erariali; da tributi delle regioni a statuto ordinario; da meccanismi perequativi alla base delle fonti di finanziamento del complesso delle spese delle regioni a statuto ordinario;

il decreto legislativo n. 68 del 2011, oltre a ribadire che le spese di trasporto pubblico locale sono prestazioni sociali « essenziali » come previsto dall'articolo 117, secondo comma, lettera *m*), della Costituzione, con l'articolo 40 disciplina specificamente il trasporto pubblico locale, prevedendo che al fine di garantire una integrazione straordinaria delle risorse finanziarie da destinare al trasporto pubblico locale, e al fine di garantire la maggiore possibile copertura finanziaria della spesa per gli ammortizzatori sociali, il Governo promuove il raggiungimento di un'intesa con le regioni affinché, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della legge di stabilità 2011 (legge n. 220 del 2010), sia prorogato sino al 31 dicembre 2012 l'accordo con le regioni di utilizzare per tali spese il fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010 e sia modificata la regola di riparto del concorso finanziario delle regioni alle spese previste dal programma comunitario;

a tale provvedimento non è stata data alcuna concreta attuazione;

il decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, non ha previsto disposizioni in tal senso, né disposto il reintegro delle risorse per lo svolgimento di tale servizio essenziale; il taglio complessivo dei trasferimenti destinati al trasporto pubblico locale è pertanto di 1.665 milioni di euro, al netto dei 400 milioni di dotazione del nuovo fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario; gran parte dei

tagli ricadono sui contratti relativi al servizio ferroviario, con una decurtazione pari a 1.200 milioni di euro; le regioni denunciano di non poter sostenere tale riduzione, anche riducendo le risorse destinate agli altri servizi di trasporto locale (ferrovie regionali e autolinee);

le conseguenze di tali tagli sono insostenibili: si prospetta un forte ridimensionamento del servizio; l'azzerramento degli investimenti in materiale rotabile; l'aumento delle tariffe, oltre a quello già intervenuto nel corso del 2011 e in misura socialmente insostenibile; l'esubero di migliaia di dipendenti del comparto, con gravi ricadute sul sistema sociale ed economico del territorio, sugli utenti, sulla congestione e sull'inquinamento; si prevedono effetti significativi anche sull'indotto, e in particolare sulle imprese di fornitura del materiale rotabile e su quelle di manutenzione del servizio; si prospettano ulteriori costi anche in termini di contenzioso con le aziende ferroviarie e di trasporto pubblico locale, per il mancato rispetto dei contratti sottoscritti;

valutato che:

il disegno di legge di assestamento non sconta gli effetti dei provvedimenti di manovra approvati nel corso dell'estate (decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, e decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138), ad eccezione delle variazioni disposte a seguito dell'approvazione da parte del Senato di un emendamento finalizzato a contabilizzare nel disegno di legge di assestamento gli effetti dell'articolo 40,

comma 1-*bis*, del citato decreto-legge n. 98 del 2011;

vi è peraltro da sottolineare che i due provvedimenti di manovra approvati nel corso dell'estate non reintegrano le risorse destinate al trasporto pubblico locale, nonostante le sollecitazioni e le iniziative in tal senso del Gruppo del Partito Democratico;

le differenze che si riscontrano tra le previsioni iniziali di bilancio e le previsioni assestate dipendono quindi da due ordini di variazioni: quelle dovute ad atti amministrativi adottati nel periodo gennaio-maggio 2011; quelle proposte dal disegno di legge di assestamento;

il solo programma 13.8 – Sostegno allo sviluppo del trasporto nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze, che reca, tra gli altri, stanziamenti in favore del trasporto ferroviario, registra un incremento di circa il 20 per cento in conto competenza e di circa 35 per cento in conto cassa; questo incremento riguarda però i trasporti in senso lato, e solo in percentuale molto limitata può essere ricondotto alle finalità del trasporto pubblico locale; minimo risulta l'intervento del disegno di legge di assestamento sugli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tutto ciò premesso e considerato,

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

PAGINA BIANCA

€ 1,00



16PDL0053070