

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023. Doc. LVII, n. 1- <i>bis</i> , Annesso e Allegati (Parere alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i> )	135
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> )	137
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta alternativa di parere del gruppo M5S</i> )	138
ALLEGATO 3 ( <i>Proposta alternativa di parere del gruppo PD-IDP</i> )	141
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	136

#### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 5 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.*

#### La seduta comincia alle 8.35.

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023.**

**Doc. LVII, n. 1-*bis*, Annesso e Allegati.**

(Parere alla V Commissione).

*(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 4 ottobre 2023.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Ricorda che, nella seduta di ieri, è stata svolta la relazione introduttiva.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole sul documento in esame (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il Gruppo Movimento 5 Stelle e il Gruppo Partito Democratico hanno presentato due proposte alternative di parere (*vedi allegati 2 e 3*).

Il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo RIXI esprime un orientamento favorevole sul parere del relatore.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) dichiara che l'orientamento del suo gruppo è coerente con la proposta di parere contrario presentata. È infatti evidente che la politica economica del Governo è inadeguata, come testimoniato dall'innalzamento dello *spread* e dall'abbassamento del *rating* dei titoli di debito pubblico italiano.

Venendo alle competenze della Commissione, ricorda che sulla vicenda ITA non è

ancora arrivato il via libera da parte dell'Unione europea; permangono poi fortissimi dubbi sull'operazione TIM, non solo per la perdita di valore del titolo in borsa e per la tutela dei risparmiatori ma anche per il costo a carico della finanza pubblica, visto lo stanziamento di 2 miliardi e mezzo destinato a garantire nient'altro che una quota di minoranza del 20 per cento in NetCo. Si tratta, conclude, dell'ennesimo atto di una politica economica scellerata da parte della maggioranza. Per queste ragioni e per quelle contenute nella proposta di parere contrario presentata, preannunzia voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Antonino IARIA (M5S) ricorda che anche la sua forza politica ha presentato una proposta alternativa di parere: preannunzia dunque parere contrario sulla proposta di parere del relatore.

Argomenta che è ormai certificato il fallimento della maggioranza nella gestione del Paese, palesemente in recessione, né si può più cercare la causa di questa situazione in scelte del passato. Si tratta di un *modus operandi* destinato al fallimento: basti vedere la svendita di ITA a Lufthansa, i provvedimenti sui trasporti e il decreto-legge contro il caro biglietti aerei.

Quanto alle competenze della Commissione, sui trasporti permane molta confusione con una evidente incapacità di spendere i soldi in modo efficiente. Si punta invece tutto su opere slogan, come il ponte sullo Stretto, oppure su opzioni ideologiche come il contrasto al passaggio a nuove forme di mobilità, che pure sta avvenendo in modo crescente.

I dati economici, conclude, sono gravi. Stigmatizza il comportamento della maggioranza, che ha tanto criticato i Governi del passato e fa oggi molto peggio, pur non

dovendo affrontare emergenze colossali come quella pandemica.

Francesca GHIRRA (AVS) afferma che la sua forza politica non ha presentato una proposta di parere perché in realtà sulla materia dei trasporti nella NADEF c'è assai poco. Sul metodo, fa presente che, come già sul decreto-legge « *asset* », non vi è stata in Commissione alcuna istruttoria. Afferma che si tratta di un documento da cui emergono le difficoltà del Governo, che non riesce a mantenere le promesse fatte e provvede alle coperture tramite il taglio di servizi essenziali come la sanità. Sul tema dei trasporti le raccomandazioni non vengono rispettate, perché non è prevista alcuna risorsa aggiuntiva negli investimenti sul trasporto pubblico locale e sulle infrastrutture ferroviarie; si è visto del resto che anche nel decreto-legge « *asset* » viene rimodulata la ripartizione dei fondi senza aggiungere nuove risorse. Per tutte queste motivazioni, preannunzia il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara quindi precluse le proposte alternative del Gruppo MoVimento 5 Stelle e del Gruppo Partito Democratico (*vedi allegati 2 e 3*).

**La seduta termina alle 8.45.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Giovedì 5 ottobre 2023.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 8.45 alle 8.55.

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023.  
Doc. LVII, n. 1-*bis*, Annesso e Allegati.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per i profili di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023 (Doc. LVII, n. 1-*bis*, Annesso e Allegati),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023.  
Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

premessi che:

la Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanze (NADEF) riflette una situazione economica e di finanza pubblica incerta e delicata;

nel secondo trimestre la crescita dell'economia italiana ha subito una inversione di tendenza, risentendo dell'erosione del potere d'acquisto delle famiglie dovuto all'elevata inflazione, della permanente incertezza causata dalla guerra in Ucraina, della sostanziale stagnazione dell'economia europea e della contrazione del commercio mondiale;

la modesta crescita dell'attività economica prefigurata dalle stime per il secondo semestre, ha portato a rivedere al ribasso la previsione di crescita annuale del prodotto interno lordo (PIL) in termini reali del 2023 dall'1,0 per cento del DEF allo 0,8 per cento e la proiezione tendenziale a legislazione vigente per il 2024, dall'1,5 per cento all'1,0 per cento. Resta invece sostanzialmente invariata, rispetto al DEF, la proiezione tendenziale di crescita del PIL per il 2025, all'1,3 per cento, mentre sembrerebbe che quella per il 2026 migliori marginalmente;

riguardo agli obiettivi di indebitamento netto in rapporto al PIL, il documento indica un deficit tendenziale a legislazione vigente del 5,2 per cento nel 2023, del 3,6 per cento nel 2024, del 3,4 nel 2025 e del 3,1 per cento nel 2026. Nello scenario programmatico il deficit è del 5,3 per cento nel 2023 e del 4,3 per cento nel 2024. Riguardo alle proiezioni per il 2025 e il 2026 il documento prevede rispettivamente il 3,6 per cento e il 2,9 per cento;

in relazione al saldo primario a legislazione vigente la Nota di aggiornamento del DEF evidenzia un lieve miglioramento pari al -1,4 per cento del PIL nel 2023, dal -3,8 per cento del 2022; tuttavia nel 2024 il saldo primario torna in avanzo, collocandosi allo 0,6 per cento del PIL, un livello superiore rispetto allo 0,4 per cento previsto in aprile. L'avanzo primario si rafforzerebbe progressivamente, raggiungendo un livello pari allo 0,9 per cento del PIL nel 2025 e quindi l'1,4 per cento del PIL nel 2026 (a fronte di un obiettivo del 2,0 per cento atteso in aprile);

in considerazione dell'elevata incertezza del quadro economico e della necessità di continuare a contrastare i fenomeni inflazionistici, per quanto concerne la manovra 2024-2026, il Governo ha deciso di richiedere, con la Relazione che accompagna la Nota di aggiornamento del DEF 2023 (*ex* articolo 6, della legge n. 243 del 2012), l'autorizzazione del Parlamento a fissare un nuovo sentiero programmatico per l'indebitamento netto della PA;

il nuovo livello programmatico di indebitamento netto in rapporto al PIL è pari a -5,3 per cento nel 2023, -4,3 per cento nel 2024, -3,6 per cento nel 2025 e -2,9 per cento nel 2026, a fronte di un andamento tendenziale del rapporto deficit/PIL stimato al -5,2 per cento nel 2023, -3,6 per cento nel 2024, -3,4 per cento nel 2025 e -3,1 per cento nel 2026;

i nuovi obiettivi programmatici dovrebbero assicurare la progressiva riduzione dell'indebitamento netto strutturale, che è pari al -5,9 per cento del PIL nel 2023, -4,8 per cento nel 2024, -4,3 per cento nel 2025 e -3,5 per cento nel 2026. Il rapporto debito/PIL programmatico è pari al 140,2 per cento nel 2023, 140,1 per cento

nel 2024, 139,9 per cento nel 2025 e 139,6 per cento nel 2026;

gli spazi finanziari che si rendono disponibili, quale differenza tra gli andamenti tendenziali e programmatici aggiornati, che includono anche la maggiore spesa per interessi passivi conseguente al maggior disavanzo, sono pari a 3,2 miliardi nel 2023, 15,7 miliardi nel 2024 e 4,6 miliardi nel 2025. Nel 2026, invece, il saldo obiettivo implica una correzione di 3,8 miliardi di euro rispetto all'indebitamento netto tendenziale, che consente di riportare lo stesso al di sotto della soglia del 3 per cento;

in ottemperanza alle norme della legge di contabilità e finanza sui contenuti obbligatori della NADEF, il livello del saldo netto da finanziare del bilancio dello Stato di competenza potrà aumentare fino a 202,5 miliardi nel 2024, a 168 miliardi nel 2025 e a 134 miliardi nel 2026. Il corrispondente livello del saldo netto da finanziare di cassa potrà aumentare fino a 252 miliardi nel 2024, 212 miliardi nel 2025 e 179 miliardi nel 2026;

considerato che:

nel complesso, ad un anno dalla data di entrata in carica dell'attuale Governo, il quadro economico presenta già segnali significativi di deterioramento. La riduzione degli obiettivi programmatici riferiti al debito pubblico, nonostante i benefici derivanti dalla revisione al rialzo del PIL comunicata dall'Istat il 22 settembre scorso, pare raggiungibile soltanto con obiettivi di crescita che, seppur rivisti anche essi al ribasso, appaiono per molti versi sovrastimati in uno scenario internazionale instabile e fragile che presenta incognite rilevanti, per cui le prospettive potrebbero cambiare in un arco temporale breve;

le criticità connesse all'attuazione del PNRR e all'utilizzo integrale, tempestivo ed efficiente dei fondi, richiederebbero una visione strategica diversa da quella che è stata finora messa in campo dal Governo e che sta mostrando progressivamente tutti i suoi limiti;

con particolare riferimento al settore dei trasporti e delle telecomunicazioni,

desta, in primo luogo, particolare preoccupazione la lentezza con cui sono erogati i fondi previsti per questioni cruciali per la vita della collettività. Dai quadri contabili delle leggi pluriennali, cui sono iscritti, ad esempio le erogazioni di contributi per il cosiddetto *retrofit*, il piano nazionale per la sicurezza stradale, il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto ferroviario delle merci, il rinnovo parco veicolare per l'autotrasporto, emerge che le risorse erogate per queste voci vanno da zero a pochi punti percentuali annui;

con riferimento al DEF 2023, rileviamo la volontà, da parte dell'Esecutivo, di tagliare ulteriormente sul tema del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile. Questo è un errore strategico perché, a differenza delle grandi opere inutili, le piccole opere rappresentano un miglioramento diffuso per tutto il territorio nazionale, agendo proprio sulla transizione ecologica, sulla sicurezza delle principali modalità di trasporto e sul perfezionamento della convivenza, specie in ambito urbano;

considerato inoltre che la competenza della Commissione Trasporti investe, in questo senso, aspetti limitati della NADEF, avendo ritenuto il Governo di tralasciare gli aggiornamenti di nostra competenza, risultano prioritari:

una strategia di comunicazione tra i due corridoi Mediterraneo e Adriatico lungo la penisola in un'ottica di massimizzazione dei benefici attesi e di sviluppo della mobilità tra i due corridoi e il sistema a esso connesso, soprattutto per il traffico passeggeri e secondariamente in una ottica di resilienza e di reciproci itinerari alternativi quali potrebbero essere l'inserimento degli assi est-ovest: (Ancona-Orte, Pescara-Roma; Livorno-Pisa-Firenze-Arezzo – (ipotizzata linea verso l'Adriatico); nonché i già previsti Bari-Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro (con validità anche per il traffico merci); Napoli-Foggia;

il miglioramento dei nodi ferroviari del nord Italia relativamente all'innesto dei corridoi TEN-T;

lo sviluppo della portualità, con il rifinanziamento il cosiddetto *marebonus*;

la necessità di aumentare la capacità infrastrutturale della Sardegna attraverso lo sviluppo del porto di Olbia, come porto di comunità (isola) strategico per l'intero sistema, al pari del Porto di Cagliari, nonché che vi sia lo sviluppo della continuità territoriale TEN-T tramite il sistema di Autostrade del Mare tra Olbia e Cagliari ed il Continente ed in continuità strategica ai corridoi europei tramite i Porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Palermo;

nei i porti, inoltre, è fondamentale dare seguito alla costituzione di comunità energetiche rinnovabili, previste dalla norma ma attualmente non presenti, a causa dell'assenza di una regia nazionale sul tema, nonché la mancanza di alcuni decreti attuativi determinati;

valutato inoltre che la principale distopia trasportistica del sistema logistico italiano è che la quasi totalità dei centri logistici ed interporti, anche di recentissima realizzazione, sono volutamente non collegati alla rete ferroviaria. Incentivare la realizzazione di interporti e di piattaforme logistiche di comunità che consentano a « unioni di comuni » e/o comunità indu-

striali di svilupparsi e connettersi alla rete nazionale ed europea secondo modelli non solo economicamente sostenibili, ma ambientali e con l'obiettivo di ridurre l'impatto sociale e ambientale generato dalla mobilità delle merci su strade e autostrade, deve essere una priorità;

è necessario in questa sede soffermarsi sull'attraversamento stabile dello stretto di Messina, di cui ad oggi non è nota una dettagliata analisi pluriennale dei costi e il cronoprogramma dell'opera, al fine di chiarire puntualmente quali misure si intenderanno definanziare per fornire congrua copertura economico-finanziaria all'investimento. Sul punto desta molta preoccupazione il fatto che la quota parte più rilevante sarà fornita dai Fondi di sviluppo e coesione di Calabria e Sicilia, due regioni che, restando sul comparto infrastrutturale, presentano il *gap* maggiore rispetto alla media Italia (prime solo alla Sardegna);

tutto ciò premesso e considerato,  
esprime

**PARERE CONTRARIO.**

Iaria, Cantone, Fede, Traversi

## ALLEGATO 3

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2023.  
Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PD-IDP**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per gli aspetti di competenza, la Nota di aggiornamento al Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2024-2026 (Doc. LVII, n. 1-bis);

evidenziato come i numeri della Nota di aggiornamento del DEF 2023 (NADEF) confermano quanto il Governo ha continuato a negare a lungo: nel 2023 l'economia italiana si è fermata e le prospettive per il 2024 sono peggiori rispetto alle previsioni del Governo di sei mesi fa;

in questo quadro difficile la NADEF si pone in continuità con una politica economica debole e del tutto inadeguata;

l'incertezza generata da fattori internazionali (inflazione persistente, rialzo dei tassi, tensioni geopolitiche), aggravata dall'improvvisazione e dalle scelte fallimentari del primo anno di Governo (i ritardi e le incertezze nell'attuazione del PNRR, l'assenza di una strategia per aiutare le famiglie a fronteggiare il caro-vita, quattordici condoni fiscali in meno di dodici mesi e la rinuncia a qualunque iniziativa seria di revisione della spesa), stanno minando la credibilità del Paese e alimentando una forte instabilità, come è evidente dall'andamento dello *spread*, in forte crescita rispetto a pochi mesi fa, e dall'aumento della spesa per interessi sui titoli del debito pubblico. Una situazione che rischia di esporre, tra l'altro, il Paese al rischio di attacchi speculativi e al possibile abbassamento del *rating* sui titoli del debito pubblico;

la Nota di aggiornamento in relazione al quadro macroeconomico evidenzia per il

2023 un rallentamento in corso dell'economia superiore alle attese dei mesi scorsi e illustra un ottimistico miglioramento del livello della crescita nel 2024-2025 rispetto alle previsioni tendenziali e soprattutto rispetto a quelle dei principali previsori internazionali;

le variazioni di crescita nel 2024 e 2025 sono per lo più dovute agli interventi che il Governo intende predisporre nella prossima legge di bilancio e il maggiore contributo è affidato esclusivamente alla ripresa della domanda interna che allo stato attuale non è suffragato da dati e segnali concreti;

in relazione al quadro programmatico di finanza pubblica si prevede un forte peggioramento di tutti i principali indicatori sia rispetto alle previsioni tendenziali a legislazione vigente, sia rispetto alle previsioni programmatiche del DEF 2023;

sul fronte delle entrate prosegue l'azione di erosione della base imponibile, iniziata con la legge di bilancio dello scorso anno, con l'estensione dell'applicazione della *flat tax*, e di allargamento del divario tra i contribuenti che adempiono regolarmente agli obblighi tributari e coloro che al contrario hanno evaso tali obblighi, prevedendo nei confronti di questi ultimi ulteriori interventi quali la reiterazione di definizioni agevolate, sconti, concordati fiscali e altri interventi della medesima natura;

sul fronte della spesa preoccupano i preannunciati tagli alle amministrazioni centrali e, soprattutto, alla spesa sanitaria che è prevista scendere dal 6,6 per cento del PIL del 2023, al 6,2 per cento nel 2024 e nel 2025 e al 6,1 per cento nel 2026;

altrettanta preoccupazione destano gli annunci in merito all'intenzione di reperire

20 miliardi di euro da non meglio specificate privatizzazioni di partecipate pubbliche;

la NADEF manca di visione e prospettive per le politiche del *welfare*, di sostegno alle famiglie, a partire da quelle a basso reddito, e per le politiche di sviluppo economico del Paese nei prossimi anni di fronte alle importanti sfide della transizione ambientale e digitale e della conseguente riconversione industriale delle produzioni;

in assenza di scelte politiche incisive – una legge sul salario minimo, iniziative per favorire il rinnovo dei contratti di lavoro scaduti, interventi per contenere la dinamica degli affitti, dei carburanti e delle bollette – la pur necessaria proroga del taglio del cuneo fiscale non basterà a difendere il potere d'acquisto dei redditi;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR è fermo e, nonostante i reiterati annunci, rischia di rinviare o perdere del tutto il conseguimento delle rate spettanti al nostro Paese, a partire dalla 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> rata, mentre in conseguenza delle modifiche proposte al PNRR, sono stati sottratti agli enti locali interventi per circa 13 miliardi di euro;

la politica industriale risulta da mesi assente e con effetti disastrosi per il Paese. Le vicende degli stabilimenti *ex-Ilva*, della

TIM e di ITA/Alitalia, e da ultimo quello della Magneti Marelli, con la rinuncia alla salvaguardia di importanti imprese di interesse strategico nazionale determina la perdita di migliaia di posti lavoro e di qualificati centri di produzione e di ricerca;

a fronte del rallentamento dell'economia servirebbero politiche efficaci e incisive, mentre quella che emerge dalla Nota è invece una manovra indefinita, di corto respiro, finanziata in gran parte a *deficit*, assolutamente non in grado di rilanciare gli investimenti e sostenere i consumi;

rilevato che:

l'esame della NADEF avviene in assenza di audizioni specifiche, in particolare da parte dei Ministri per le parti di competenza, anche se tali audizioni dovrebbero tenersi prima dell'espressione dei pareri;

come rilevato dal relatore alla NADEF, «la competenza della Commissione Trasporti investe, in questo senso, aspetti limitati della NADEF, avendo ritenuto il Governo meritevoli di aggiornamento prioritariamente capitoli diversi da quelli di nostra competenza»,

esprime

**PARERE CONTRARIO.**

Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio,  
Morassut