

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2019. Doc. LVII, 2 e allegati (Parere alla V Commissione) (Seguito esame e conclusione – Parere favorevole)	73
ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione)	79
ALLEGATO 2 (Parere alternativo presentato dal gruppo del partito democratico)	80

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 18 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Intervengono il viceministro per le infrastrutture e per i trasporti, Edoardo Rixi ed il sottosegretario di Stato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Mattia Fantinati.

La seduta comincia alle 9.30.

Documento di economia e finanza 2019.

Doc. LVII, 2 e allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 17 aprile scorso.

Alessio BUTTI (FdI), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede alla presidenza di quanto tempo la Commissione possa disporre per il dibattito. Ricorda infatti che nella seduta di ieri la discussione non ha potuto svolgersi, essendo i commissari impreparati, non certo per propria re-

sponsabilità, bensì per la mancata presentazione in tempi congrui da parte del Governo degli allegati al documento economia e finanza di diretto interesse della Commissione.

Alessandro Manuel BENVENUTO, presidente, fa presente che la Commissione è tenuta ad esprimere il parere di competenza in termini compatibili con l'obbligo della Commissione di merito di concluderne l'esame, in ogni caso, prima dell'inizio delle votazioni antimeridiane in Assemblea.

Ritiene pertanto che la Commissione abbia circa un'ora a disposizione per i propri lavori.

Nessuno chiedendo di intervenire in discussione generale, invita quindi il relatore a formulare la proposta di parere, ringraziando il Sottosegretario Fantinati e avvertendo che il Vice Ministro Rixi ha comunicato che sarà presente in corso di seduta.

Ugo PAROLO (Lega), relatore, presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Mattia FANTINATI concorda con la proposta del relatore.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che è pervenuta una proposta alternativa di parere del gruppo del Partito democratico (*vedi allegato 2*). Chiede ai presentatori se intendano illustrarla.

Chiara BRAGA (PD) prima di procedere all'illustrazione della proposta alternativa di parere presentata dal proprio gruppo, ritiene opportuno sottolineare preliminarmente alcuni aspetti del provvedimento all'esame che la Commissione è chiamata a valutare.

In primo luogo, il Documento di economia e finanza all'esame della Commissione, il primo presentato dal Governo in carica, nel quale dovrebbero essere contenuti gli indirizzi strategici sul tema delle infrastrutture, viene esaminato oggi in modo a dir poco surreale, senza aver ascoltato, né dal relatore né da alcun esponente della maggioranza, alcuna valutazione di prospettiva e in presenza di un rappresentante del Governo che non appartiene a nessuno dei due ministeri di riferimento per la Commissione. Ciò denota, a suo avviso, l'indifferenza e la totale mancanza di attenzione da parte della maggioranza alla discussione doverosa che il Parlamento dovrebbe svolgere su un documento di tale rilievo.

La proposta alternativa di parere, predisposta molto velocemente, essendo l'allegato infrastrutture e il rapporto sugli indicatori di benessere equo e sostenibile pervenuti solo nella tarda mattinata di ieri, sottolinea gli elementi di criticità e di debolezza del DEF all'esame.

Senza voler insistere sulla paralisi economica del Paese, che vede una preoccupante previsione di decrescita del Pil, rileva con estrema sorpresa che il rilancio dell'economia è affidato, all'interno del documento, a due provvedimenti di urgenza — nello specifico i cosiddetti « decreto crescita » e « decreto sblocca cantieri » — di cui non si conoscono ancora i contenuti, pur essendo stati approvati dal Consiglio dei Ministri circa un mese fa. Per di più si apprende che alcuni di essi torneranno all'esame del Consiglio dei Mi-

nistri, il che sottolinea la difficoltà del Governo di sviluppare le iniziative più volte annunciate, ma che non riescono a trovare contenuti concreti.

La mancanza di chiarezza e di visione sul tema fondamentale del rilancio degli investimenti pubblici è totale. L'annuncio della revisione normativa del codice dei contratti pubblici, al di là del merito delle misure in essa contenute, e sulle quali si potrà discutere una volta che il provvedimento sarà all'esame del parlamento, sta provocando l'effetto opposto rispetto all'obiettivo perseguito di rilancio degli investimenti, rivelandosi un fattore di blocco e paralisi di tutte le procedure a causa dell'incertezza, imputabile alle dichiarazioni dei rappresentanti del Governo.

Non sono noti i contenuti neanche dei disegni di legge ordinari del Governo di interesse della Commissione, come ad esempio il cosiddetto « salva mare » approvato ormai da diverse settimane in Consiglio dei Ministri e ancora non trasmesso al Parlamento.

Chiari segnali della divergenza all'interno della maggioranza su alcuni temi prioritari politica infrastrutturale sono rinvenibili anche attraverso alcune formule bizzarre contenute nel Documento di economia e finanza. Al riguardo, infatti, nella sezione dedicata all'alta velocità ferroviaria, nell'allegato infrastrutture si prefigura, come strategia, « l'estensione dell'alta velocità, anche con caratteristiche diverse ». Si fa quindi riferimento alle mozioni approvate in Assemblea, sottolineando che il progetto dell'alta velocità sarà oggetto di una completa revisione. Ritiene che la formula utilizzata all'interno del Documento sia assolutamente poco chiara e denoti pertanto una posizione poco credibile del Governo su tale importante questione.

Sul tema altrettanto importante delle concessioni autostradali, nel DEF è contenuta la negazione di quanto annunciato a suo tempo in Commissione dal ministro Toninelli, ossia la volontà di rivedere tutte le concessioni esistenti. Osserva, infatti, che il Documento fa riferimento all'obiettivo del MIT di « riequilibrare i rapporti

tra interessi pubblici e privati e implementare le nuove regole con cui l'ART ha approvato il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*». In tal senso avrebbe auspicato la presenza di un rappresentante del Ministero delle infrastrutture, proprio per avere delucidazioni riguardo alle motivazioni che hanno determinato questo significativo cambio di direzione rispetto agli annunci fatti con forza dopo il crollo del ponte Morandi di Genova.

In ordine alle politiche ambientali, rileva l'assenza nel DEF di alcuni temi strategici, come l'edilizia residenziale pubblica e le politiche urbanistiche. Il rapporto sugli indicatori di benessere equo e solidale, sulla cui trasmissione si era permessa di insistere quando era stato avviato l'esame da parte della Commissione del Documento di economia e finanza, conferma la propria preoccupazione. La proiezione contenuta nel Documento è relativa, infatti, come in passato, solo a quattro dei dodici indicatori previsti dalla legge, cui si è aggiunto in questa edizione anche quello della povertà assoluta, in ragione dell'approvazione della misura del reddito di cittadinanza. Esprime sorpresa e anche preoccupazione riguardo alla motivazione, indicate nel DEF, per le quali non si è potuto procedere a tale proiezione, ossia una difficoltà metodologica nella definizione di tali indicatori. A tale riguardo si chiede come mai il Ministero dell'economia e delle finanze non sia dotato di apposite risorse umane e strumentali volte a definire gli indicatori previsti dalla legge e come si intende risolvere tale difficoltà, non essendoci indicazioni al riguardo nel Documento.

Denuncia la propria difficoltà a comprendere quali siano i settori strategici e le azioni prioritarie individuate dal Governo per sostenere una crescita nel settore delle infrastrutture e dell'ambiente. A quest'ultimo riguardo osserva che nulla viene detto sulla transizione che il Governo, nel corso della discussione avvenuta in Assemblea la scorsa settimana sulla lotta ai cambiamenti climatici, ha sostenuto di voler supportare verso modelli ambientalmente più sostenibili. Rileva con dispiacere

che su temi così importanti non vi è la possibilità di discutere fattivamente con l'attuale maggioranza ed evidenzia la necessità che questa discussione venga invece svolta, e anche in modo tempestivo, registrandosi in tale ambito già un forte ritardo nella applicazione di misure virtuose.

Preannuncia, in conclusione, il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Rossella MURONI (LeU) osserva che un Governo che si definisce del cambiamento deve necessariamente fare i conti con le forti aspettative che tale definizione suscita. Il documento all'esame della Commissione è in piena continuità con il passato, non registrandosi quel cambiamento necessario e non più rinviabile, almeno per quanto riguarda la politica ambientale.

La prima cosa che emerge in ordine alle misure previste per le città è l'assenza di risorse adeguate. Avrebbe auspicato che una parte dei sussidi ambientalmente dannosi, pari a circa 14 miliardi di euro, con le quali il Ministro dell'ambiente finanzia attività che non tutelano l'ambiente fossero state investite per favorire la transizione verso un modello ambientalmente più sostenibile, che il Governo dichiara di voler realizzare nei prossimi anni. Senza risorse le idee rimangono tali, pertanto le misure andrebbero accompagnate dai necessari finanziamenti.

Il Governo ritorna attraverso il DEF sulla vicenda della TAV, richiamando le mozioni votate in Assemblea. Osserva che le infrastrutture non possono considerarsi come monadi separate le une dalle altre, costituendo invece un sistema complessivo che non può essere paralizzato dalle analisi costi-benefici che il Governo intende fare su alcune di esse. Sarebbe necessaria una visione più generale e di lungo periodo, che manca nel Documento, una visione che, per banalizzarne, spiegasse come un buco nella montagna per la realizzazione di una infrastruttura che vedrà la luce nel 2035 possa aiutare il porto di Gioia Tauro a non chiudere i battenti.

Ancora, rileva che il Governo non ha inteso stanziare risorse sullo sviluppo delle ciclovie, tema in ordine al quale chiede al Sottosegretario precisazioni. Le ciclovie hanno costituito in passato uno degli approcci più interessanti di penetrazione leggera ma profonda del territorio, intersecandosi con le politiche volte a favorire il turismo e a valorizzare il territorio.

Riguardo alla riduzione delle emissioni inquinanti, pur comprendendo che l'orizzonte temporale del Documento di economia e finanza riguarda solo tre anni e non può quindi recare una visione di più lunga durata, ritiene che in ogni caso avrebbero potuto essere messe in campo misure più forti sulla mobilità sostenibile e sulla *sharing mobility*, partendo dalla sostituzione delle flotte più consistenti che effettuano servizi di trasporto. Nel corso dell'esame della legge di bilancio è stato approvato un emendamento in tal senso, che recava una misura puntuale, cui avrebbe dovuto far seguito un piano complessivo che invece manca.

Stigmatizza l'annuncio di numerosi decreti-legge approvati in Consiglio dei Ministri salvo intese, e quindi non ancora definiti, nonché l'annuncio dell'approvazione di alcuni disegni di legge, di cui non si conoscono ancora i contenuti, se non attraverso le indiscrezioni giornalistiche.

Riguardo ai temi dell'efficientamento energetico e dell'edilizia, sottolinea che dal Documento non emerge la volontà di stabilizzare le misure esistenti, a differenza di quanto sarebbe necessario per il Paese ed evidenzia l'effetto dannoso sulle imprese di misure provvisorie, che non garantiscono una visione di lungo periodo.

Alessio BUTTI (FdI) rileva che il silenzio serbato dalla maggioranza nella presente discussione lascia molto perplessi, trattandosi di un provvedimento che reca misure di forte interesse per la Commissione. Tale atteggiamento, se non è rassegnazione, si configura altrimenti come un'omissione politica di cui andrebbero approfondite le ragioni. Esprime inoltre perplessità sulla proposta di parere del

relatore, che non contiene alcun elemento di valutazione politica rilevante.

Il DEF cita provvedimenti di cui non si conoscono i contenuti, per alcuni dei quali è previsto un nuovo vaglio del Consiglio dei Ministri, ed è a suo avviso volutamente ambiguo per consentire alle forze di maggioranza di giocare la loro partita interna.

Evidenzia che per la prima volta si assiste ad una relazione in due tempi, a causa del ritardo nella trasmissione di due fondamentali allegati, rispetto ai quali non è stato possibile svolgere un adeguato approfondimento. Utilizzando una metafora calcistica, ritiene che occorrerebbe il supporto del VAR, per evidenziare come il Governo, per le modalità di trasmissione degli atti, sia intervenuto a gamba tesa nei confronti del Parlamento.

Sottolinea la profonda incertezza e confusione sul tema delle infrastrutture, rispetto al quale si sarebbe aspettato una più seria valutazione politica. Riguardo al tema della gestione delle risorse idriche, apprezza che il relatore faccia una assunzione di responsabilità politica, riconoscendo che il testo scelto dalla maggioranza per il prosieguo dell'esame sia quello a firma dei colleghi del Movimento 5 Stelle, ma stigmatizza la modalità di gestione dell'intera vicenda da parte della maggioranza che, per il modo di procedere nell'esame del provvedimento, ha generato un clima di pericolosa incertezza, mancando quella che sarebbe potuta essere una straordinaria occasione di crescita.

Nulla è contenuto nel Documento riguardo alle politiche urbane e all'efficientamento energetico e quanto è stato più volte promesso nel corso delle interviste, nei salotti e nelle risposte agli atti di sindacato elettivo è rimasto del tutto letteralmente morto.

Osserva che la maggioranza immagina di poter dare impulso al Paese istituendo nuovi organismi, quali ad esempio la centrale di progettazione Investitalia, peraltro non ancora istituita, o la cabina di regia ProgettItalia, aumentando invece in tal modo quella che già oggi è una pletora di

soggetti autorizzati ad intervenire su qualunque opera, e ritardando ancor più tutti i procedimenti.

In conclusione, intende sottolineare come nell'ultimo sessennio il Paese si è riuscito a spendere circa il 5 per cento dei Fondi europei destinati alle infrastrutture, dato che porta ad una riflessione sulla necessità di rivedere le relative procedure, evidentemente non ben congegnate. L'Unione europea ha messo a disposizione 750 milioni di euro da spendere entro il 2030 per i nove corridoi transeuropei di trasporto, di cui quattro interessano l'Italia, con l'obiettivo di velocizzare lo spostamento di merci e passeggeri. Si tratta di un'occasione da non perdere che confligge con quanto affermato dal Ministro delle infrastrutture rispetto ai tempi di realizzazione di un'opera medio grande, pari a circa 15 anni, dei quali più della metà sprecati a causa della inerzia burocratica.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI) nell'impossibilità di svolgere un intervento dettagliato sui contenuti degli allegati trasmessi al Parlamento da meno di 24 ore, richiama l'attenzione dei colleghi sul ruolo importante della Commissione, tenuta ad esaminare e valutare la programmazione che lo Stato intende fare sulle infrastrutture di interesse strategico per il Paese. Tale ruolo stride visibilmente con la proposta di parere presentata dal relatore che, utilizzando un termine ormai sdoganato dal vice ministro di Maio, sembra configurarsi come una « supercazzola ».

Come già evidenziato dai colleghi, i due decreti-legge al centro della discussione da mesi, rispetto ai cui contenuti sono in corso dibattiti e confronti da parte delle istituzioni, annunciati come imminenti già da alcuni mesi, non sono ancora stati presentati. Non vi è traccia nel Documento delle iniziative di carattere nazionale annunciate nei mesi scorsi dal ministro Toninelli, sparito dal dibattito sul questo documento programmatico, in attesa che il risultato elettorale del 26 maggio delinea i ruoli delle due forze di maggioranza, determinando chi al suo interno sarà il decisore.

Esprime preoccupazioni per le dichiarazioni recenti del Ministro dell'economia riguardo alle clausole di salvaguardia, prefigurando un taglio dei servizi finalizzato ad impedire l'aumento dell'Iva.

Il Documento in esame non merita a suo giudizio alcuna enfasi, trattandosi di una sorta di provvedimento di primavera predisposto in attesa di un successivo atto in autunno che davvero conterrà la linea di politica economica del Governo, ovvero il disegno di legge di bilancio.

Stigmatizza, condividendo quanto espresso dai colleghi che l'hanno preceduto, il silenzio della maggioranza nell'ambito della discussione in corso, che auspica possa essere di pudore. Ritiene infine che nulla di quanto contenuto nel Documento all'esame della Commissione possa supportare quel cambiamento di cui il Governo si dichiara portatore sin dal suo insediamento.

Tommaso FOTI (Fdi) non ritiene che debba destare sorpresa il silenzio della maggioranza nell'ambito del dibattito sul DEF, dato che l'obiettivo da questa perseguito è quello di approvare un parere il prima possibile. Esprime stupore invece per il silenzio dei colleghi del Movimento 5 Stelle per la notizia, emersa in data odierna, di un Sottosegretario indagato per corruzione, in relazione alla quale in altre legislature sarebbero saltati sui banchi per l'indignazione.

Evidenzia la grave assenza di risorse stanziata dal Governo nella programmazione economica, soprattutto infrastrutturale, mancando 519 miliardi di euro, ovvero il 40 per cento delle risorse, rispetto allo stanziamento complessivo preventivato. A suo giudizio il problema più rilevante è quello relativo alla partecipazione del capitale privato nelle opere pubbliche, disincentivata da un quadro normativo troppo complesso, come dimostrano i numerosi interventi della Corte dei conti o dell'Anac nei procedimenti in corso.

Ritiene bizzarro che la questione delle concessioni autostradali venga liquidata in due righe, dopo due mesi di campagna mediatica, successivamente al crollo del

ponte Morandi, durante i quali si evidenziava la sconcezza delle concessioni esistenti, in relazione alla quale ci si sarebbe aspettati un atteggiamento conseguente.

La politica del Governo basata sull'effetto annuncio si rivela del tutto errata. La presunta riforma degli appalti si concluderà di fatto con una maxi delega per la cui attuazione occorrerà perlomeno un anno e mezzo e che esproprierà di fatto il Parlamento nel suo ruolo decisionale. Il decreto sblocca-cantieri sarà esaminato da una sola delle due Camere, trattandosi di un provvedimento con numerosissimi articoli che impegnerà il primo ramo del Parlamento per un tempo tale da impedire l'approvazione di eventuali modifiche da parte dell'altro ramo.

Per quanto riguarda le modifiche normative necessarie per le politiche urbane ed edilizie, sarebbe auspicabile pervenire ad un testo unico della legislazione nazionale, che fissi i principi generali nell'ambito dei quali le regioni possano operare omogeneamente.

Non volendosi esprimere sulla tav per carità di patria, stigmatizza che le risorse allocate con il decreto « ProteggiItalia », secondo quanto riportato da alcune agenzie di stampa nella giornata di ieri, non possano essere utilizzate per un blocco dei *software*.

Il Governo non ha poi speso una parola sull'esigenza di intervenire, a vent'anni dall'approvazione della legge Zagatti, sulle locazioni ad uso diverso, ancora soggette ad un regime ormai anacronistico.

Fa riflettere il dato di 19,9 abitazioni abusive su 100 abitazioni legali riportato per il 2015 dal rapporto sugli indicatori di benessere equo e solidale. Rileva che il piano periferie è bloccato, per quanto i comuni siano stati obbligati a firmare una

convenzione capestro, che recava un termine di due anni, in parte consumati dall'inerzia del Governo.

In conclusione, per le ragioni sopra esposte, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Ugo PAROLO (Lega) ringrazia i colleghi intervenuti nel dibattito, di cui comprende il disagio causato dalla tardiva trasmissione degli allegati al documento di economia e finanza.

Il parere assai stringato è dovuto alla stessa natura del DEF, che si configura come uno strumento programmatico, che indica le azioni che il Governo, nel quale la maggioranza ha piena fiducia, intenderà perseguire per il rilancio dell'economia nel Paese. Non nutre alcun dubbio sulla tempestiva presentazione dei provvedimenti che sono stati richiamati nel Documento, che contengono le misure necessarie a cambiare la visione negativa emersa nel corso del dibattito, configurando un « bicchiere mezzo pieno » che costituirà il primo passo per migliorare in misura netta la situazione economica attuale.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, pone in votazione la proposta di parere favorevole presentata dal relatore, avvertendo che, in caso di approvazione, risulterebbe preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del partito democratico.

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

La seduta termina alle 10.30.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2019 (Doc. LVII, 2 e allegati).**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici),

esaminato, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2019 (Doc. LVII, n. 2 e Allegati);

preso atto della relazione introduttiva svolta dal relatore nella seduta del 16 aprile;

esaminati nella seduta del 17 aprile i contenuti dell'allegato VIII « rapporto sugli indicatori di benessere equo e sostenibile » nonché dell'allegato VIII « Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia », trasmessi alla Commissione in pari data;

apprezzate le azioni per perseguire l'obiettivo di dare impulso agli investimenti e ridurre i tempi di esecuzione delle opere pubbliche, coinvolgendo nuovi soggetti istituzionali, superando le complessità dell'attuale normativa di settore, rafforzando lo strumento del partenariato pubblico privato e adottando innovative modalità di selezione, finanziamento e monitoraggio della realizzazione delle infrastrutture;

condivise le linee strategiche delineate nel Documento riguardo gli interventi di manutenzione e adeguamento della rete stradale e ripristino e alla messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico, che devono costituire una priorità nella politica infrastrutturale del Paese;

preso atto positivamente degli interventi già in fase di realizzazione e di quelli prefigurati per il prossimo futuro in materia di mitigazione dei rischi sismici, idraulici e idrogeologico nonché nel settore delle infrastrutture idriche;

ritenuta opportuna la valorizzazione delle opere di messa in sicurezza e manutenzione della rete viaria, assegnando carattere di urgenza agli interventi riferiti a ponti, viadotti e gallerie, nonché la attività di riequilibrio dei rapporti tra interessi pubblici e privati nell'ambito delle concessioni autostradali;

condivise le misure approntate per rispondere alle principali sfide in campo ambientale, in materia di inquinamento atmosferico, cambiamenti climatici, tutela della biodiversità e delle aree protette, protezione e sicurezza del territorio, uso sostenibile delle risorse e sviluppo dell'economia circolare;

evidenziato come si siano notevolmente ridotte le procedure di infrazione aperte nei confronti dell'Italia, in particolare modo nel settore dell'ambiente e come l'Italia si stia adeguatamente impegnando per attuare gli impegni di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra;

esaminati nella seduta del 17 aprile i contenuti dell'allegato VIII « rapporto sugli indicatori di benessere equo e sostenibile » nonché dell'allegato VIII « Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia », trasmessi alla Commissione in pari data;

evidenziato che in tema di ciclo integrato delle risorse idriche viene erroneamente citata come testo base adottato dalla commissione ambiente la proposta di legge 773 invece della proposta n. 52 a cui è abbinata la proposta n. 773,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

Documento di economia e finanza 2019 (Doc. LVII, 2 e allegati).**PARERE ALTERNATIVO PRESENTATO DAL
GRUPPO DEL PARTITO DEMOCRATICO**

La VIII Commissione Ambiente e Lavori Pubblici

esaminato, per le parti di propria competenza, il Documento di economia e finanza 2019;

premesso che:

il Documento di economia e finanza 2019 certifica il fallimento della politica economica del Governo, riconoscendo ufficialmente un insuccesso largamente previsto già nello scorso autunno;

il Documento, infatti, stima una crescita tendenziale del Pil che precipita allo 0,1 per cento rispetto all'1,5 per cento della Nota di aggiornamento del settembre 2018 e all'1 per cento della successiva revisione del quadro macroeconomico presentata a dicembre;

gli andamenti dell'economia reale e dell'occupazione che, da maggio 2018 a febbraio 2019, ha registrato la perdita di oltre 116.000 posti di lavoro, sono il frutto di errori di politica economica commessi da un Governo che, invece di predisporre una ampia e complessiva strategia di sviluppo, ha scommesso tutto su un decreto-legge i cui effetti sul mercato del lavoro sono molto controversi e, soprattutto, sulle due misure della Legge di bilancio, la cosiddetta « Quota 100 » e il Reddito di cittadinanza, che, come il DEF stesso riconosce, hanno effetti pressoché nulli sulla crescita;

nel 2019 l'Italia sarà il paese che crescerà meno tra quelli occidentali e

anche negli anni successivi la stima di crescita, seppur ottimistica, si mantiene su livelli estremamente bassi;

per tornare su un sentiero di crescita sostenuta, occorre dare avvio a una diversa politica economica e sociale;

il Documento di economia e finanza 2019, il primo che incorpora negli andamenti tendenziali gli effetti dei provvedimenti approvati dall'esecutivo, riconosce l'insuccesso delle scelte politiche finora adottate e rende palese la pericolosa incapacità di programmazione degli obiettivi e di valutazione degli effetti economici delle proprie scelte;

constatato che:

il Paese ha urgente necessità di uscire dalla situazione di recessione in atto e di tornare su un sentiero di crescita sostenuta. A tal fine, occorre dare avvio ad una diversa politica economica e sociale per lo sviluppo del Paese, che guardi agli obiettivi di Agenda 2030, e riprendere a percorrere il « sentiero » della sostenibilità del deficit e del debito pubblico;

gli investimenti in infrastrutture e opere pubbliche rappresentano un volano di primaria importanza per lo sviluppo economico di un Paese. Le risorse impiegate per tali finalità, anche per le piccole opere, sono in grado di generare un moltiplicatore elevato di crescita, di creare occupazione e benessere per le comunità che beneficiano della realizzazione degli interventi. Lo sblocco delle grandi opere e l'effettivo utilizzo delle risorse già stan-

ziate, oltre a mettere a disposizione di cittadini ed imprese infrastrutture moderne, garantirebbe maggiore interconnessione con la rete delle infrastrutture Europee e il rilancio delle imprese operanti nel settore e l'occupazione;

al contrario di quanto necessario il Documento di economia e finanza 2019, il primo di questa maggioranza parlamentare, è stato presentato senza l'Allegato Infrastrutture che è stato poi presentato solo poche ore prima dell'espressione del parere, non consentendo quindi un serio esame del testo e confermando una mancanza politica relevantissima; in pratica l'atto formalmente è presentato ma le modalità della presentazione di fatto impediscono qualsiasi approfondimento confermando un inadempimento sostanziale del Governo nei rapporti con il Parlamento;

tale ritardo rende evidente una profonda divisione all'interno della maggioranza parlamentare proprio sul tema strategico delle infrastrutture;

inoltre, in maniera anomala, gli obiettivi programmatici per gli investimenti si trovano enunciati esclusivamente nella relazione introduttiva e non anche nelle tabelle programmatiche presenti nel documento;

il ritardo di questi documenti non è solo formale, ma al contrario è politica perché impedisce al Parlamento di poter adempiere alle proprie funzioni di indirizzo e di controllo su un settore così rilevante dell'economia italiana;

fino ad oggi si è cercato di coprire questa rilevante assenza di progettualità e prospettiva di sviluppo sostenibile con un profluvio di norme organizzative che sono state messe in campo in materia di investimenti: la Cabina di regia Strategia Italia, Investitalia, la Centrale di progettazione unica. Peccato che continui a mancare una capacità di coordinamento degli interventi urgenti, in primis in materia di dissesto idrogeologico, di difesa e messa in sicurezza del suolo, di sviluppo delle infrastrutture idriche e di sviluppo sostenibile

in modo da assicurare l'integrazione delle fasi relative alla programmazione e alla realizzazione concreta degli interventi in tali materie attribuite ai diversi livelli di governo, centrale, periferico, territoriale e locale, agli enti pubblici nazionali e territoriali, ad ogni altro soggetto pubblico e privato competente che opera sul territorio nazionale ed il razionale ed efficace utilizzo delle risorse disponibili;

infatti siamo allo stallo e come rilevato dall'ufficio parlamentare del bilancio upB, gli investimenti programmati nel periodo 2019-2022 parteciperanno alla una crescita del PIL solo per lo 0,1 per cento del Pil annuo, pari a circa 1,8 mld di euro;

inoltre il Def indica come provvedimenti chiave per la crescita programmata degli investimenti due provvedimenti non ancora pubblicati in Gazzetta Ufficiale al momento della presentazione del documento. In particolare si fa riferimento ad un decreto-legge «sblocca cantieri» che, come rilevato dalla stampa «serviva per sbloccare l'Italia ma è rimasto bloccato 27 giorni fra spinte elettorali e divergenti visioni politiche di Lega e M5s. I 27 giorni costituiscono un record negativo assoluto»;

la gravità di questa eterna attesa è sostanziale e va a danno del Paese. Urgente è la crescita e la variabile tempo è decisiva per non continuare a minare la credibilità di un'Italia che è tornata ad arrancare faticosamente;

considerato che:

nessune delle misure citate nel documento in materia di rilancio degli investimenti e delle infrastrutture ha trovato fino ad ora attuazione concreta: né quelle contenute nella legge di bilancio, né i già citati decreti legge annunciati per sbloccare i cantieri e favorire la crescita;

come confermato dal Ministro dell'economia e della finanze in audizione sul documento di economia e finanze 2019, nei primi mesi del 2019 si assiste ad una significativa ripresa degli investimenti, so-

prattutto degli enti locali; il dato del 2019 segue il trend del 2018 che il Cresme nel suo Rapporto annuale, presentato lo scorso novembre 2018, aveva già indicato. Per il Cresme, accanto ad una crescita degli investimenti in costruzioni, con una ripresa significativa soprattutto nell'edilizia residenziale privata, anche le opere pubbliche, dopo dieci anni di calo pressoché senza soste, e una perdita del 37 per cento in valori reali dal 2007 al 2017, nel 2018 registravano il primo segnale di inversione, con un +1,5 per cento rispetto al 2017. Evidentemente questi dati sono il frutto della progressiva attuazione delle procedure di gara e di affidamento avviate in forza del codice dei contratti vigente, nonché delle rilevanti risorse innestate nel bilancio dello Stato negli ultimi anni;

la riforma della disciplina normativa dei contratti pubblici che il Governo dichiara di voler perseguire attraverso la delega legislativa per la semplificazione, la razionalizzazione in materia di contratti pubblici e attraverso il decreto-legge « sblocca cantieri » è finora relegato al solo effetto annuncio: non solo non produce alcun « effetto sblocco » ma al contrario genera incertezza e sfiducia;

la totale incapacità della maggioranza di prendere decisioni chiare ed efficaci sul tema delle infrastrutture costringe il Governo a scrivere parole ambigue e senza contenuto laddove nell'Allegato infrastrutture, in relazione alla strategia sull'asset ferroviario (pag. 80) affermano che di voler procedere ad una « Estensione della rete Alta Velocità, anche con caratteristiche diverse ». Al riguardo risulta evidente il tentativo di barcamenarsi su parole prive di contenuto come l'affermazione « anche con caratteristiche diverse » che però letta insieme con quanto affermato nel focus sulla direttrice Torino Lione denuncia la situazione di totale impasse del Governo ancora senza soluzioni e quindi inefficace per crescita del Paese;

sulle concessioni autostradali siamo di fronte alla totale negazione degli annunci fatti dal Governo a seguito della

tragedia del crollo del ponte Morandi a Genova quando il Ministro delle infrastrutture annunciava l'intenzione di rivedere tutte le concessioni in essere e il vicepresidente Di Maio dichiarava che « l'unica soluzione è la nazionalizzazione »: nel DEF l'unico obiettivo che si pone il Governo è « riequilibrare i rapporti tra interessi pubblici e privati e implementare le nuove regole con cui l'Art ha approvato il sistema tariffario »;

anche l'Allegato previsto dalla legge n. 163 del 2016 che ha stabilito che gli indicatori di benessere equo e solidale (BES) devono essere incorporati nel ciclo di programmazione economica-finanziaria, e che devono riportare l'andamento nell'ultimo triennio e le previsioni sull'evoluzione nel periodo di riferimento del Def, sono stati presentati in notevole ritardo, a seguito delle pressioni del parlamento, in una modalità che non consente in ogni caso una valutazione adeguata; in pratica l'atto formalmente è stato presentato ma le modalità della presentazione hanno di fatto impedito qualsiasi approfondimento e, quindi, si conferma un inadempimento sostanziale del Governo nei rapporti con il Parlamento;

l'Allegato BES dovrebbe monitorare l'andamento dei dodici indicatori selezionati dal Comitato BES1 che afferiscono a otto dei dodici domini del benessere individuati nel Rapporto BES dell'Istat. Invece l'Allegato BES presentato al Parlamento sulla base del nuovo quadro macroeconomico, tendenziale e programmatico, contiene le previsioni fino al 2022 solo per i quattro indicatori già inseriti nei precedenti allegati e nelle Relazioni BES al Parlamento;

l'immediata inclusione dei dodici indicatori BES nel ciclo di programmazione economico-finanziaria, attraverso la quantificazione delle previsioni nell'orizzonte temporale dei documenti programmatici ad essi relativi, è invece di fondamentale importanza per consentire l'inserimento del tema della sostenibilità nei processi di programmazione economica e finanziaria;

per quel che riguarda il dissesto idrogeologico non possiamo che continuare a deprecare l'interruzione del percorso virtuoso che era stato iniziato con Italia Sicura e Scuole Sicure sulla messa in sicurezza edifici scolastici;

ricordiamo che nel 2018 la prima operazione del Governo Lega-M5S, con l'alibi della riorganizzazione degli uffici, è stata quella di sopprimere l'unità di missione Italia-Sicura, bloccando 12 miliardi di investimenti programmati anche con fondi europei e con accordi di programma sottoscritti con tutte le Regioni per interventi su infrastrutture, scuole e territori a rischio;

riportare al Ministero dell'Ambiente le competenze e la gestione delle risorse, che sono tornate ad un uso discrezionale, essendo privo di strutture e senza più rispettare le priorità definite negli accordi siglati con le Regioni è stata, ad avviso degli interroganti, una scelta sbagliata per l'Italia;

a questo bisogna aggiungere che nel decreto-legge n. 91/2018, all'articolo 25, è stato introdotto un nuovo condono edilizio per il territorio di Ischia creando un ulteriore elemento di pericolosità perché si potranno sanare abusi anche in aree a rischio idrogeologico. Si tratta del più grande e tombale condono edilizio del nostro Paese;

ancora, di estrema gravità, la completa assenza di qualunque riferimento alla necessità di politiche di adattamento al cambiamento climatico; considerando che l'Europa, e l'area mediterranea in particolare, nei prossimi decenni dovranno fronteggiare gli impatti dei cambiamenti climatici e saranno fra le aree più vulnerabili del pianeta, con il verificarsi con sempre maggiore frequenza di eventi estremi (siccità, ondate di calore, precipitazioni intense) con le tragiche conseguenze che ben si conoscono, è infatti essenziale ma non sufficiente adottare politiche di riduzione delle emissioni: vi è la necessità di promuovere a vari livelli strategie e azioni adattive, per limitare esposizione e vulnerabilità;

d'altronde, collegato alla questione delle politiche adattive risulta essere anche il tema dell'adattamento delle città e dell'edilizia, pubblica e privata, e del suo efficientamento; il Programma nazionale di riforma, in tal senso, indica l'intenzione di stabilizzare «ecobonus» e «sisma bonus», e tale obiettivo risulta apprezzabile, ma resta del tutto insufficiente; inoltre, sempre per favorire la « gestione sostenibile del suolo », sono spese poche e vaghe parole in merito a misure per rafforzare il contrasto e la prevenzione del consumo di suolo, nonché è fatto un accenno a politiche che promuovano la « rigenerazione urbana », ma senza individuarne alcun cardine, e ciò risulta assolutamente inadeguato;

infatti, per procedere sulla necessaria strada della rigenerazione urbana, occorrerebbe favorire il recupero della centralità della progettazione per sostenere qualità e rapidità degli investimenti pubblici nella gestione del territorio; al riguardo nel documento manca un finanziamento specifico per quelle che gli esperti chiamano « le città italiane del futuro » che ponga al centro dell'azione pubblica la rigenerazione urbana attraverso un Piano nazionale caratterizzato da qualità dei paesaggi e degli ambienti urbani, inclusione sociale, riduzione del consumo di suolo agricolo e urbano, valorizzazione del territorio rurale e dell'agricoltura anche in ambito urbano e periurbano;

sempre in tema di rigenerazione urbana, sarebbe, inoltre, necessario prevedere adeguate misure per provvedere ad una vera e propria « rottamazione edilizia », nonché sostanziali incentivi ai privati per l'efficientamento energetico combinati assieme alla revisione della normativa relativa agli oneri di urbanizzazione, cosicché i Comuni abbiano concretamente la possibilità di favorire le finalità di rigenerazione urbana e penalizzare quanto ambientalmente dannoso;

in relazione alle città, registriamo con preoccupazione che nulla viene previsto in materia di edilizia residenziale pubblica (ERP) e di politiche urbane e delle città;

sul Piano infrastrutture idriche ricordiamo al Governo che sono mesi che è ferma in commissione ambiente la discussione sulla legge in materia di risorse idriche e di accesso all'acqua per le divisioni della maggioranza. Tale situazione produrrà una profonda incertezza del quadro normativo e il conseguente blocco degli investimenti, opposto a quello che sarebbe invece necessario;

per quel che riguarda gli annunciati decreti sulle fonti rinnovabili sulle semplificazioni il Piano nazionale di riforma non contiene indicazioni sui criteri e sugli obiettivi che si pone e, di fatto, determina un ritardo e l'assenza di un quadro riferimento utile allo sviluppo del sistema;

anche per quel che attiene l'economia circolare il piano nazionale di riforma contiene un generico richiamo al recepimento delle direttive, palesando l'inefficacia dell'azione del Governo, come ad esempio nel caso della mancata adozione decreti end of waste che sono invece urgenti e centrali per attuare concretamente l'economia circolare;

considerato che:

l'attuale proposta di piano nazionale integrato per l'energia e il clima appare inadeguata per realizzare le ambizioni di un Paese come l'Italia che aspira a collocarsi come capofila nella transizione energetica e che intende sostenere il suo sistema di imprese a sviluppare maggiore competitività, a risparmiare nei costi energetici e ad autoprodurre l'energia di cui ha bisogno, nonché a sviluppare politiche efficaci di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;

il piano nazionale integrato per l'energia e il clima contiene obiettivi nazionali inferiori a quelli già fissati in sede europea e necessari per rispettare i contenuti dell'Accordo di Parigi: il *target* di

riduzione delle emissioni europeo al 2030 è del 40 per cento, mentre quello fissato dal piano italiano si ferma al 37 per cento; l'obiettivo quantitativo di energia prodotta da fonti rinnovabili a copertura dei consumi finali lordi è previsto dall'Europa al 32 per cento, mentre l'Italia fissa un obiettivo più basso e si ferma al 30 per cento;

nel piano adottato dal Governo italiano non si prevede poi alcun obiettivo di *phase-out* dai veicoli a benzina e diesel, manca un traguardo di lungo periodo e ogni impegno rispetto all'orientamento assunto dal Parlamento europeo di arrivare alla *carbon neutrality* entro il 2050; si rileva al contrario come l'Italia sia stata riluttante su quest'ultimo punto, in occasione proprio del Consiglio europeo del 22 marzo 2019;

infine si evidenzia che la proposta di piano riporta un elenco articolato di misure senza la quantificazione di tutte le misure specifiche e delle relative coperture economiche, rendendo impossibile valutare l'effettiva adeguatezza degli strumenti prospettati in relazione agli obiettivi indicati;

rilevato infine che:

la sostenibilità ambientale rappresenta una straordinaria opportunità di sviluppo, innovazione e competitività per il tessuto industriale e produttivo; al riguardo il piano di riforma nazionale non indica interventi concreti per attuare la strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e per realizzare una fiscalità ambientale che riduca fino ad azzerarli gli incentivi ai combustibili fossili e i sussidi ambientalmente dannosi;

Tutto ciò premesso, per quanto di competenza

esprime

PARERE CONTRARIO