

20 maggio 2016

Camera dei Deputati

Sala del Refettorio Palazzo San Macuto

Via del Seminario, 76 Roma

III. Inquadramento del progetto nel contesto economico italiano e alcune criticità

Premessa. Secondo il DEF 2016, per il debito pubblico si prevede una riduzione secondo la serie seguente:

| Debito | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Pubblico | 132,5 | 132,7 | 132,4 | 130,9 | 128,0 | 123,8 |

1. Capienza per una maxi operazione finanziaria sulla rete stradale:

- 1.1. garanzie dello Stato: l'Italia a questo riguardo, rispetto alla Germania, si trova in una situazione 1 a 6 volte il PIL quanto a prestazioni di garanzia;
- 1.2. presenza di derivati nei portafogli bancari: 8 volte il PIL in Germania, 1,8 il PIL in Italia.

2. Valore aggiunto prodotto dalla strada sia nel comparto pubblico che in quello privato e collettivo

- 2.1. nel comparto pubblico sono possibili alcune spese per la realizzazione di valore aggiunto;
- 2.2. nel comparto privato è più difficile definire tale valore aggiunto diffuso;
- 2.3. nel comparto collettivo sociale il valore aggiunto di ipotetica realizzazione è sicuramente il più consistente, ma di difficile valutazione.

3. Rapporto fra il valore aggiunto prodotto dalla strada sul piano pubblico, collettivo e privato e la possibilità di usare di tali valori con operazioni finanziarie di ultima generazione: difficoltà di individuare valori certi per operare, il che tuttavia non esclude una possibile ulteriore ricerca in tale direzione.

5. Una scelta più ristretta potrebbe essere quella di operare con strumenti finanziari legati al volume delle vendite di benzina, gasolio e accise rapportate ad un futuro piuttosto ampio. Non sono tuttavia da escludere altre operazioni collegate al bene strada.

Conclusioni: la valenza complessiva del progetto appare più forte di alcune perplessità che esso può generare.