

ANCE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2007 PER LE INFRASTRUTTURE

(Estratto dall'Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Giugno 2007)

Giugno 2007

LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2007 PER LE INFRASTRUTTURE

La flessione del mercato delle opere pubbliche

L'analisi del mercato delle infrastrutture mostra una **preoccupante caduta della domanda pubblica**, testimoniata dalla contrazione dei bandi di gara, ridottisi, nel 2006, del 16,8% nel valore e del 7,6% nel numero rispetto all'anno precedente.

Tale contrazione è proseguita nei primi due mesi del 2007, con tassi di decremento rispetto allo stesso periodo del 2006 pari al -12,6% in valore e al -14% nel numero.

Particolarmente grave la situazione dell'Anas che subisce nei primi due mesi di quest'anno una riduzione delle opere bandite del 62,5% in valore e del 28,2% in numero rispetto allo stesso periodo del 2006.

Questo progressivo disimpegno dello Stato dai propri compiti di ammodernamento del territorio sembra contraddire le stesse scelte che il legislatore ha previsto nella Finanziaria del 2007, grazie alla quale le risorse disponibili per nuove opere, al netto delle risorse per il programma di Alta Velocità ferroviaria, risultano aumentate del 22,9% rispetto al 2006.

Vale la pena di ricordare, infatti, che tale risultato è stato particolarmente apprezzato anche perché interrompeva il grave ridimensionamento delle disponibilità dello Stato registrato nel triennio 2003-2005 (-43%).

La Finanziaria 2007 sembrava premiare proprio i principali realizzatori di nuove infrastrutture, l'Anas e le Ferrovie dello Stato, particolarmente colpiti nel triennio precedente.

Per l'**Anas** sono previsti nuovi stanziamenti per **1.120 milioni di euro nel 2007** (nel 2006 erano pari a soli 100 milioni di euro), **e 1.560 milioni per ciascuno degli anni 2008 e 2009, per complessivi 4.240 milioni di euro nel triennio.**

All'Anas sono attribuite, inoltre, le risorse giacenti presso il **Fondo centrale di garanzia** per le autostrade e ferrovie metropolitane, che potranno essere utilizzate per gli interventi sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda le **Ferrovie dello Stato**, la Finanziaria 2007 autorizza, per gli investimenti sulla **rete ferroviaria tradizionale**, la spesa di 1.600 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 (nel 2006 lo stanziamento era di 176 milioni di euro).

Anche per il **Programma dell'Alta Velocità**, la Finanziaria per il 2007 prevede un'importante iniezione di risorse, a compensazione dei pesanti tagli registrati lo scorso anno.

Per il completamento della tratta Torino-Milano-Napoli, è previsto, infatti, lo stanziamento di 400 milioni di euro per il 2007, 1.300 per il 2008 e 1.600 per il 2009 e 400 milioni per ciascuno degli anni dal 2010-2021.

Il totale dei finanziamenti, pari a 8.100 milioni di euro, è interamente impegnabile a partire dal primo anno di iscrizione.

Pur apprezzando lo sforzo di ricostituire una provvista finanziaria destinata a recuperare il grave ritardo italiano nella dotazione infrastrutturale, occorre segnalare le difficoltà di Anas e Ferrovie nell'allocazione finale delle risorse stanziare.

Il rischio è che tali risorse diano effetti solo sulla carta.

Emblematico è il caso dell'Anas.

L'Ente, per poter utilizzare le nuove risorse, dovrà attendere l'approvazione di un **nuovo programma di investimenti nel quinquennio 2007-2011** da predisporre, come previsto dalla stessa finanziaria, entro il prossimo giugno.

Secondo quanto dichiarato dalla società, il nuovo programma conterrà **interventi ordinari per 7 miliardi di euro**, di cui 2,5 per interventi di manutenzione straordinaria necessari per la rete infrastrutturale esistente.

A questi si aggiungono le **opere inserite nel Programma della Legge Obiettivo** per un costo complessivo di **51 miliardi di euro**, di cui solo 6 già finanziati dalle risorse per le opere strategiche.

Per l'approvazione del programma 2007-2011, però, è previsto un iter particolarmente complesso, in grado di ritardarne in modo sensibile l'entrata in vigore.

Infatti, ad un preliminare confronto con le amministrazioni interessate, e al successivo passaggio in Conferenza Stato-Regione, dovrà seguire un decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dei trasporti e il Ministro dell'ambiente, sentite le competenti Commissioni parlamentari.

Difficilmente, quindi, potrà essere rispettato il termine previsto dalla Finanziaria, e l'approvazione definitiva non potrà avvenire prima di settembre 2007. Solo dopo tale data potranno essere pubblicati bandi di gara per i nuovi lavori previsti dal piano.

E' evidente, quindi, **il rischio di un eccessivo allungamento dei tempi di attivazione degli interventi programmati.**

Pertanto, per tutto il 2007, nonostante l'aumento degli stanziamenti disposti in Finanziaria, si profila un ulteriore calo dei bandi di gara per opere stradali.

Sarà necessario, quindi, velocizzare il più possibile i tempi necessari all'approvazione del programma, per evitare inutili e pericolose interruzioni alla normale attività dell'Ente.

Inoltre, appare opportuno che **l'Anas sia messa in condizione di anticipare l'attuazione perlomeno di quelle opere in avanzato stato procedurale e che presentano un generale consenso**, anche a livello territoriale, per la loro realizzazione.

Un ulteriore rischio sull'effettiva disponibilità degli stanziamenti per nuove infrastrutture previsti dalla Finanziaria 2007 è legato alla reale disponibilità delle risorse che dovranno confluire nel Fondo istituito presso l'Inps con il TFR dei lavoratori del settore privato.

Come già evidenziato dall'Ance al momento dell'approvazione della Finanziaria, **occorrerà attendere la Trimestrale di cassa del prossimo settembre per valutare gli effetti concreti della scelta dei lavoratori** e per poter esprimere un giudizio sulla capacità del Fondo di far fronte agli impegni assunti in Finanziaria.

E' necessario, quindi, un impegno formale da parte del Governo alla copertura degli interventi finanziati con tale fondo, indipendentemente dalla sua reale disponibilità finanziaria, per evitare un preoccupante stallo nella definizione dei principali programmi infrastrutturali del Paese.

Tale garanzia, inoltre, potrebbe permettere agli Enti interessati di **anticipare i tempi necessari** a verificare l'effettiva disponibilità del fondo, **attraverso operazioni finanziarie di sconto con istituti di credito**.

Un altro rischio legato al regolare funzionamento delle attività delle stazioni appaltanti riguarda la **discontinuità nei trasferimenti delle risorse** da parte del Ministero dell'economia.

Troppo spesso, infatti, i fondi stanziati vengono effettivamente trasferiti in modo frazionato e irregolare, con la conseguenza di rendere rischiosa la prosecuzione dei lavori in corso e incerto il pagamento delle imprese esecutrici.

Il pericolo è la concreta paralisi delle opere avviate, con il conseguente aggravio di costi per le Amministrazioni Pubbliche dovuto al pagamento degli interessi di mora per i ritardati pagamenti.

Occorre prevedere **meccanismi che rendano il trasferimento dei fondi stanziati automatico** e in linea con le esigenze previste nei piani economico-finanziari degli interventi.

A rischio è anche la prosecuzione del programma delle opere strategiche della Legge Obiettivo, per il quale **è in corso, ormai da troppo tempo, la revisione e la definizione dell'elenco delle nuove priorità**.

Nel frattempo permangono notevoli difficoltà finanziarie per la prosecuzione delle opere già approvate dal CIPE.

Nonostante, infatti, gli oltre 3 miliardi di euro stanziati per il prossimo triennio dalla Finanziaria 2007, il loro utilizzo risulta subordinato al raggiungimento del tetto previsto dalla stessa finanziaria per la trasformazione in mutui dei contributi pluriennali, il cui ammontare complessivo non potrà superare, nel corso del 2007, i 520 milioni di euro.

Questo limite riguarda tutte le opere finanziate attraverso questa forma di finanziamento, non solo quelle della Legge Obiettivo.

E' molto serio il pericolo che **il tetto ai mutui a valere sui limiti d'impegno autorizzati sia incompatibile con le esigenze finanziarie delle opere interessate.**

Gli stanziamenti per le infrastrutture

L'analisi degli effetti della manovra di finanza pubblica per il 2007 sul bilancio dello Stato mostra una **crescita delle risorse disponibili per interventi infrastrutturali pari al 22,9% in termini reali rispetto al 2006.**

Tale risultato offre un parziale recupero del pesante taglio operato con la manovra finanziaria del 2006 (-24%), che, peraltro, si sommava a quelli disposti nelle due finanziarie precedenti (2005 e 2004), fino a raggiungere una riduzione del 49,4% nel triennio.

BILANCIO DELLO STATO 2007 Risorse stanziare per nuove infrastrutture

	<i>milioni di euro correnti</i>				
	2005	2006	2007		
Contributi agli investimenti di Ferrovie dello Stato al netto di TAV	2.218,4	176,0	1.776,0		
Contributi per gli investimenti dell'Anas	588,4	100,0	1.120,0		
Altri stanziamenti nel bilancio dello Stato	14.912,8	13.628,4	14.601,4		
Risorse nel bilancio dello Stato	17.720	13.904	17.497		
Risorse destinate all'Alta Velocità	3.372,0	2.382,0	2.382,0		
Totale complessivo	21.092	16.286	19.879		

	<i>milioni di euro 2007</i>			<i>Var. % in termini reali rispetto all'anno precedente</i>	
	2005	2006	2007	'06/'05	'07/'06
Contributi agli investimenti di Ferrovie dello Stato al netto di TAV	2.346,5	180,2	1.776,0	- 92,3	+ 885,5
Contributi per gli investimenti dell'Anas	622,3	102,4	1.120,0	- 83,5	+ 993,8
Altri stanziamenti nel bilancio dello Stato	15.774,1	13.955,3	14.601,4	- 11,5	+ 4,6
Risorse nel bilancio dello Stato	18.743	14.238	17.497	- 24,0	+ 22,9
Risorse destinate all'Alta Velocità	3.566,7	2.439,1	2.382,0	- 31,6	- 2,3
Totale complessivo	22.310	16.677	19.879	- 25,2	+ 19,2

(*) Per il 2005 è stata sottratta la quota di interessi intercalari relativi al debito TAV a carico di FS, pari 763,6 milioni di euro. Dal 2006 tali interessi vengono iscritti in apposito capitolo di bilancio.

Elaborazione Ance su dati del bilancio dello Stato e Relazione Generale sulla situazione economica del Paese - vari anni

Nel calcolo delle risorse non è stato considerato il finanziamento relativo all'Alta Velocità, in quanto le modifiche introdotte al processo di finanziamento di tale importante programma di investimenti suggeriscono di considerarne in modo distinto gli effetti sulla massa finanziaria attivabile.

Considerando il livello degli investimenti annuali sostenuti per **il programma dell'Alta Velocità** ferroviaria insieme alle risorse stanziare nel bilancio dello

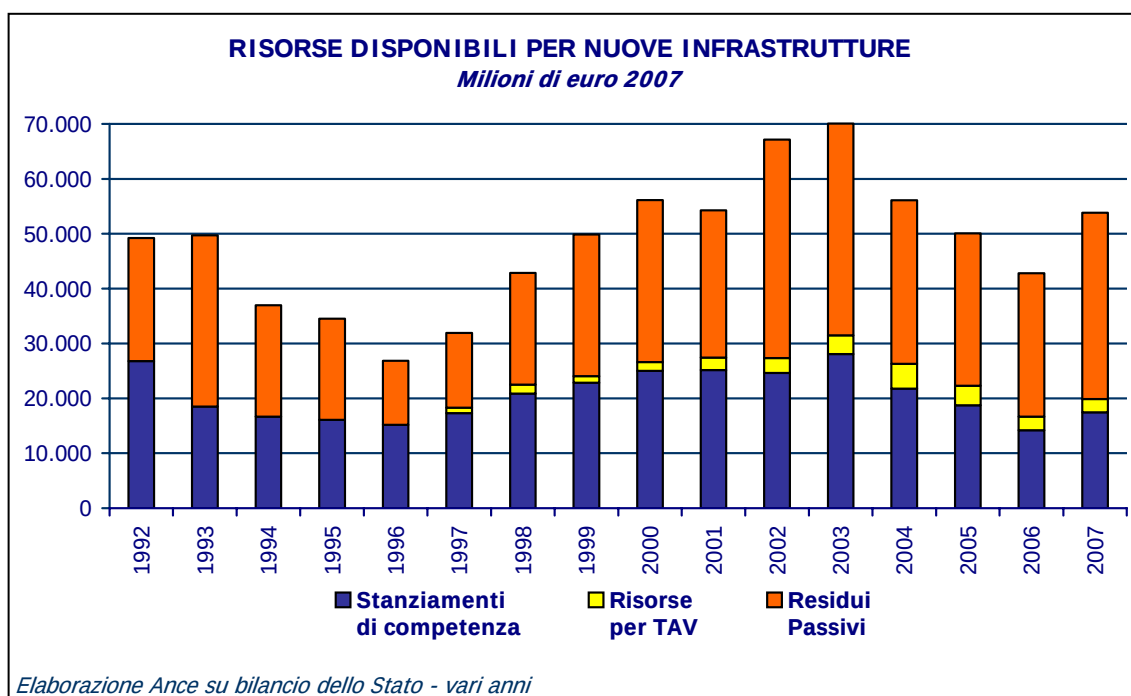
Stato per nuove infrastrutture, **l'incremento stimabile per il 2007 è pari al 19,2 %.**

In merito agli investimenti per la TAV si è stimato, per il 2007, un livello costante di investimenti rispetto all'anno precedente, durante il quale il livello di spesa per tali interventi risultava ridotto del 29,4% rispetto all'anno precedente.

All'importante risultato osservato hanno contribuito, in modo determinante, gli stanziamenti destinati agli investimenti delle Ferrovie e dell'Anas, che a seguito della precedente manovra finanziaria per il 2006 avevano visto sostanzialmente azzerate le risorse disponibili per nuove infrastrutture.

Il risultato, ampiamente anticipato dall'Ance lo scorso anno, è stato il crollo delle nuove iniziative infrastrutturali attuate dai due principali Enti di spesa.

L'andamento, nel tempo, degli stanziamenti in bilancio, è mostrato dal grafico seguente.



Sul risultato complessivo, tuttavia, pesa il rischio legato all'effettiva operatività del Fondo istituito presso l'INPS con le risorse accantonate per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei trattamenti di fine rapporto.

Infatti, tali risorse, in gran parte destinate al finanziamento di interventi infrastrutturali, potranno essere effettivamente utilizzate solo in seguito alla quantificazione, contenuta nella trimestrale di cassa del prossimo settembre, dell'ammontare che tale fondo avrà raggiunto a seguito della scelta compiuta dai singoli lavoratori entro il 30 giugno p.v.

E' forte il rischio, quindi, che le risorse stanziare per l'anno in corso vedranno slittare la loro attuazione agli ultimi mesi dell'anno e al prossimo, quasi annullando, quindi, la scelta del legislatore con la Finanziaria 2007.

Nel considerare gli effetti dell'Alta Velocità ferroviaria sull'ammontare di risorse disponibili per nuove infrastrutture, si è stimato, per il 2007, un ammontare degli investimenti in linea con quello osservato nel 2006.

La scelta di considerare l'ammontare degli investimenti piuttosto che i finanziamenti disponibili, segue il carattere assolutamente singolare che tale importante programma di investimenti ha avuto fin dal suo inizio.

Solo recentemente, infatti, è stato assunto a totale carico dello Stato l'intero ammontare del debito contratto per l'attuazione di tali investimenti. In precedenza la funzione di provvista finanziaria, infatti, veniva affidata ad apposite emissioni obbligazionarie, di importo pari ai profili di spesa previsti.

Di qui, dunque, la scelta di considerare il profilo di spesa del programma piuttosto che l'ammontare di risorse disponibili.

RISORSE DISPONIBILI PER NUOVE INFRASTRUTTURE *Milioni di euro 2007*

Anni	Competenza	TAV (*)	Residui Passivi	Massa spendibile	Cassa	Var. % comp.	Var. % comp. +TAV
1992	26.824,0	0,0	22.390,4	49.214,4	36.531,2		
1993	18.534,8	0,0	31.179,6	49.714,4	37.208,4	-30,90	-30,90
1994	16.709,3	0,0	20.263,5	36.972,8	25.536,8	-9,85	-9,85
1995	16.109,8	0,0	18.386,8	34.496,5	24.341,4	-3,59	-3,59
1996	15.225,6	0,0	11.634,1	26.859,8	20.241,8	-5,49	-5,49
1997	17.321,3	997,3	13.607,2	31.925,8	16.532,7	13,76	20,31
1998	20.897,0	1.614,5	20.336,1	42.847,6	19.422,2	20,64	22,89
1999	22.835,1	1.206,1	25.829,9	49.871,1	22.949,4	9,27	6,80
2000	25.008,3	1.600,1	29.515,2	56.123,6	22.389,5	9,52	10,68
2001	25.174,0	2.292,8	26.809,3	54.276,1	26.074,2	0,66	3,23
2002	24.650,0	2.719,2	39.791,9	67.161,1	28.984,9	-2,08	-0,36
2003	28.069,9	3.449,2	38.518,4	70.037,5	28.904,3	13,87	15,16
2004	21.784,3	4.517,5	29.779,3	56.081,0	23.719,9	-22,39	-16,55
2005	18.742,9	3.566,7	27.766,9	43.066,4	19.991,0	-13,96	-15,18
2006	14.237,9	2.439,1	26.137,4	37.973,2	15.153,6	-24,04	-25,25
2007	17.497,4	2.382,0	33.934,6	44.645,1	20.267,2	22,89	19,20

() Per gli anni 1997-2004 elaborazione Ance su dati Ferrovie dello Stato S.p.A.; Per gli anni 2005-2006 elaborazione Ance su dati Relazione Generale sulla situazione economica del Paese - 2006; per il 2007 stima Elaborazione Ance su dati del Bilancio dello Stato - vari anni, eccetto (*)*

Nel corso del 2006 il livello degli investimenti, pari a 2.382 milioni di euro, si è ridotto del 31,6% in termini reali rispetto all'anno precedente. Per il 2007 si è stimato un flusso di investimenti costante rispetto al 2006.

Considerando, quindi, il livello di risorse destinate al programma dell'Alta Velocità, l'incremento complessivo di fondi per nuovi investimenti infrastrutturali nel 2007 risulta pari al +19,2% in termini reali rispetto al 2006.

L'analisi ha riguardato anche l'entità dei **residui passivi** iscritti nel bilancio di previsione, ovvero quelle risorse stanziato nell'anno precedente ma non impegnate nel corso dell'esercizio.

Dai picchi dei primi anni del 2000 il livello dei residui sembra assestarsi su livelli prossimi ai 27 miliardi, importo al quale, si stima dovrebbero attestarsi i residui in formazione nel 2007¹.

Sommando tale mole di risorse a quelle previste come "competenza" per il 2007 si raggiunge una **massa spendibile** per interventi infrastrutturali pari a circa 40 miliardi di euro.

Rispetto a tale ammontare, invece, l'ammontare effettivamente utilizzabile dalle amministrazioni, quantificato dalla **cassa**, supera di poco i 20 miliardi di euro, circa la metà, quindi, di quanto potenzialmente utilizzabile.

Le risorse stanziato per le infrastrutture ripartite per categoria

Come detto, l'ammontare delle risorse stanziato per interventi infrastrutturali è pari, per il 2007, a 17.497 milioni di euro, al netto degli interventi relativi al programma TAV.

La ripartizione di tali risorse tra le diverse categorie di intervento mostra, oltre alla dimensione quantitativa della manovra finanziaria, le scelte che il legislatore ha compiuto nell'atto di approvare il bilancio preventivo per il 2007.

Tra i finanziamenti più significativi operati dalla Finanziaria 2007 si segnala il fondo per gli asili nido, pari a 100 milioni di euro, classificato insieme agli interventi per **l'edilizia scolastica**, che vedono, inoltre, un finanziamento di 50 milioni per la messa in sicurezza degli edifici scolastici.

Si segnala il rifinanziamento relativo **all'edilizia sanitaria pubblica** (+500 milioni di euro), che la Finanziaria 2006 faceva decorrere a partire dal 2007.

Pochi cambiamenti anche per le risorse destinate alla copertura dei danni causati da calamità naturali. La riduzione osservabile nel 2007 deriva, sostanzialmente, dal venir meno degli effetti dei contributi pluriennali destinati al rimborso dei mutui accesi dalle Regioni.

Forte incremento, invece, per le **opere ferroviarie**, che risentono, evidentemente, del rifinanziamento degli investimenti ferroviari di Ferrovie dello Stato Spa, che nel 2006 aveva subito un sostanziale azzeramento di trasferimenti dallo Stato e che, nel 2007, potrà contare di un contributo in conto impianti di 1.776 milioni e di un contributo pluriennale in grado di attivare, nel primo anno di utilizzo, investimenti pari a 500 milioni di euro da destinare a specifiche tratte.

¹ Per il 2007 l'ammontare previsto negli Stati di previsione al bilancio, viene quantificato in circa 22 miliardi. Per determinare una stima dell'importo che tale componente contabile raggiungerà nel corso dell'anno si suppone, prudentemente, un aumento del 25% rispetto alla previsione iniziale, analogamente a quanto osservato negli anni precedenti.

BILANCIO DELLO STATO 2007: RISORSE STANZIATE PER NUOVE INFRASTRUTTURE
Ripartizione per Categorie di spesa - Milioni di euro 2007

Categorie	2006			2007		
	Competenza	Residui Passivi	Cassa	Competenza	Residui Passivi	Cassa
Edilizia Demaniale	825,5	1.637,7	847,1	727,3	2.282,7	1.003,9
Edilizia per l'istruzione	145,5	14,3	147,6	259,4	0,0	259,4
Edilizia residenziale	41,0	4,8	41,0	0,0	5,9	0,0
Edilizia sanitaria	290,8	3.758,8	290,8	804,0	4.175,0	804,0
Opere aeroportuali	23,3	237,5	56,6	22,7	183,0	22,7
Opere per calamità naturali	1.713,5	973,9	1.724,9	1.458,2	1.145,1	1.471,6
Opere ferroviarie	565,6	3.279,7	791,0	2.368,2	2.186,9	2.467,2
Opere idrauliche	539,7	263,2	586,9	599,3	488,5	681,7
Opere marittime	737,7	756,1	1.028,8	435,8	681,6	813,0
Opere stradali	169,1	7.939,2	176,4	1.868,1	8.878,4	3.401,1
Opere varie	8.404,8	6.684,8	8.526,1	8.048,9	6.935,7	8.258,0
Patrimonio storico-artistico	199,1	253,0	273,6	316,3	51,0	325,8
Tutela ambientale	582,2	334,4	662,6	589,2	134,0	758,7
	14.237,9	26.137,4	15.153,6	17.497,4	27.147,7	20.267,2

Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

Il ministero delle risorse agricole potrà contare su 192 milioni di euro per la realizzazione di un programma di investimenti relativi al Piano Irriguo Nazionale, classificabile tra le **opere idrauliche**.

Si riducono gli stanziamenti per le **opere marittime**, anche per il ridursi degli effetti dei contributi pluriennali concessi con la legge 166 del 2002. Sebbene la legge finanziaria per il 2007 autorizzi per le grandi infrastrutture portuali due contributi quindicennali di 10 e 15 milioni di euro a decorrere dal 2007.

Aumento significativo per le **opere stradali**, che, come nel caso delle opere ferroviarie, beneficiano della ripresa dei finanziamenti al settore attraverso il finanziamento delle società statali erogatrici di tali servizi di trasporto. L'Anas risulta destinataria di un contributo per investimenti pari a 1.120 milioni, che potrà contare, fra l'altro, sulle risorse presenti nel fondo centrale di garanzia per le concessionarie autostradali, che presenta liquidità per 663 milioni.

Con riferimento alle opere per la **tutela ambientale** si registra il rifinanziamento del fondo per la difesa del suolo a livelli prossimi a quelli dello scorso anno.

Infine, l'analisi della categoria residuale, quella delle **opere varie**.

In questa categoria trovano accoglienza tutti quei programmi di spesa non riconducibili alla classificazioni menzionate. Tra i maggiori capitoli troviamo quello destinato agli investimenti di Comuni e Province (451 milioni, in lieve riduzione rispetto al 2006), gli interventi per Roma Capitale (che passa dai 70 milioni del 2006 ai 213 del 2007), e, soprattutto, le risorse stanziare per la realizzazione delle opere strategiche della Legge Obiettivo, che si stimano pari, nel 2007, a circa 2.260 milioni.

Il peso delle infrastrutture nel bilancio dello Stato

Meno del 3% delle spese dello Stato sarà utilizzato, nel 2007, per realizzare nuove infrastrutture.

E' quanto emerge dall'analisi del bilancio di previsione per il 2007, che pone a 683,8 miliardi di euro il tetto alle spese complessivamente a carico dello Stato.

Di questo imponente ammontare, infatti, solo una parte residuale, pari, come detto, ad appena il 2,9% servirà per nuove opere pubbliche. Il resto delle spese è destinato per più di un quarto (27,7%) al rimborso di debiti in scadenza mentre per il pagamento degli interessi sul debito pubblico, lo Stato spenderà circa l'11%.

Queste uscite obbligatorie, legate ai debiti pregressi, irrigidiscono il bilancio dello Stato, che può, in questo modo, compiere scelte su poco più del 60% delle proprie spese.

Il resto della spesa è rappresentato da uscite correnti (54,2% del totale), necessarie al funzionamento delle strutture amministrative, alla spesa sanitaria, a quella pensionistica e ai trasferimenti alle famiglie.

Alle spese per investimenti è destinato il 7,2% della spesa, ma solo il 2,9% riguarda nuove infrastrutture. Il resto comprende altri beni di investimento e stanziamenti pregressi per infrastrutture realizzate nel passato.

DATI PREVISIONALI DI SPESA DEL BILANCIO DI COMPETENZA DELLO STATO PER IL 2007 APPROVATO CON LEGGE N. 298/2006 - Milioni di euro - dati %

SPESE COMPLESSIVE (1)	683.827	100,0 %		
di cui:				
Rimborso prestiti (2)	189.099	27,7%		
Spese finali	494.728	72,3 %	100,0 %	
di cui:				
Spese correnti	370.669	54,2%	74,9%	
Spesa per interessi	74.640	10,9%	15,1%	
Spese in conto capitale	49.419	7,2 %	10,0 %	100,0 %
di cui:				
Nuovi investimenti in infrastrutture (3)	19.879	2,9%	4,0 %	40,2 %
Altre spese in conto capitale	29.539	4,3%	6,0 %	59,8 %

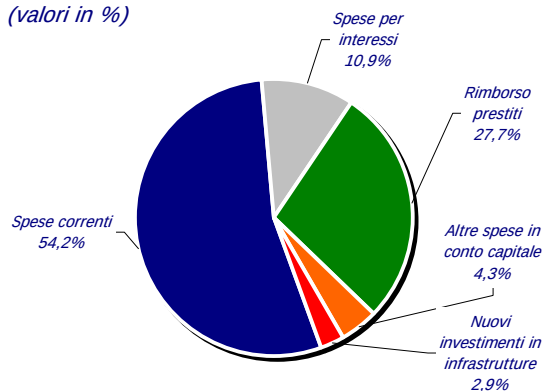
(1) Dati di competenza iscritti nel bilancio dello Stato per il 2007

(2) Comprende solo la quota per rimborso del capitale, essendo quella per interessi iscritta tra le spese finali di parte corrente

(3) Sono, cioè, esclusi gli stanziamenti che costituiscono copertura finanziaria di opere pregresse

Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato 2007

Bilancio di competenza dello Stato 2007 - Ripartizione della spesa (valori in %)



Elaborazione Ance su bilancio dello Stato 2007