



ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2007 PER LE INFRASTRUTTURE

Risorse per infrastrutture: +25,9 % rispetto al 2006

Dall'analisi della manovra di finanza pubblica per il 2007 emerge un **aumento** complessivo delle risorse destinate a nuove infrastrutture **del 25,9 in termini reali rispetto al 2006**.

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 non consentono, al momento, di stimare con esattezza la massa finanziaria attivabile.

Tale risultato offre un parziale recupero del pesante taglio operato con la manovra finanziaria del 2006 (-23,8%), che, peraltro, si sommava a quelli disposti nelle due finanziarie precedenti (2005 e 2004), fino a raggiungere una riduzione del 43,6% nel triennio.

MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2007

Risorse per nuove infrastrutture (1)

milioni di euro

	2005	2006	2007
Risorse a legislazione vigente*	4.472	3.648	3.648
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella F	13.247	10.256	10.579
Articolato**	-	-	3.703
Totale Manovra	17.720	13.904	17.929
<i>Variazione in termini nominali</i>	- 10,6%	- 21,5%	+ 28,9%
<i>Variazione in termini reali***</i>	- 13,9%	- 23,8%	+ 25,9%

(1) Al netto dei finanziamenti per la rete ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità

* Nel 2007 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2006

** Tra le risorse disposte con l'articolato del disegno di legge vengono ricompresi i 500 milioni di euro del soppresso Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, destinati alla prosecuzione degli interventi dell'Anas sulla Salerno-Reggio Calabria

*** Deflatore del settore delle costruzioni: 3,9% per il 2005, 3,0% per il 2006, 2,4% per il 2007
Elaborazione Ance su Legge Finanziaria 2007

In questa sede ci soffermeremo sulle disposizioni di finanziamento di programmi per nuove infrastrutture, attraverso i consueti metodi di analisi, in modo da consentire un confronto intertemporale.

Lo studio è stato realizzato confrontando le risorse iscritte nel bilancio dello Stato per il 2006 con quelle che, sulla base delle previsioni contenute nella Legge finanziaria in commento, saranno iscritte nel bilancio 2007.

Nel calcolo si è stimata l'invarianza dei capitoli di bilancio che non sono stati modificati dalla manovra finanziaria. Una volta completata l'analisi dei singoli capitoli del bilancio dello Stato destinati a nuovi investimenti infrastrutturali, il risultato conseguito potrà subire parziali modifiche.

Per il 2007 la Legge finanziaria dispone autorizzazioni di spesa per un **totale di 3.703 milioni di euro**, che nel triennio 2007-2009 raggiungono la **somma complessiva di 14.048**.

Legge Finanziaria 2007
Autorizzazioni di spesa disposte nell'articolo (1)

milioni di euro

Articolo 1, Comma	Provvedimento	2007	2008	2009	TOTALE
389	Abbattimento barriere architettoniche	5,0	-	-	5,0
626	Edilizia scolastica	50,0	100,0	100,0	250,0
890	Infrastrutture mobilità fiere	3,0	-	-	-
899	Ristrutturazione arsenali militari	20,0	-	-	-
944	Salvaguardia di Venezia	85,0	15,0	15,0	115,0
945	Viabilità triestina, tratto Gattinara-Padriciano	40,0	-	-	40,0
949	Roma Capitale	212,5	212,5	170,0	595,0
965	Linea ferroviaria Parma-La Spezia	24,0	24,0	-	48,0
974	Rete ferroviaria tradizionale	1.580,0	1.580,0	-	3.160,0
976	Rete ferroviaria Aosta-Chivasso	20,0	20,0	-	40,0
978	Infrastrutture Guardia Costiera	3,0	3,0	3,0	9,0
1003	Hub portuali di interesse nazionale	-	100,0	-	100,0
1008	Sisma Molise-Puglia	80,0	30,0	30,0	140,0
1009	Val di Noto	3,0	3,0	3,0	9,0
1010	Edilizia privata nel Belice	20,0	30,0	50,0	100,0
1012	Terremoto Umbria e Marche	52,0	55,0	55,0	162,0
1014	Alluvione Liguria, Veneto e Vibo Valentia 2006	10,0	10,0	10,0	30,0
1014	Eventi meteorologici Umbria 2005	40,0	35,0	-	75,0
1015	Alluvione Vibo Valentia 2006	8,0	-	-	8,0
1016	Trasporto rapido di massa	10,0	10,0	10,0	30,0
1025	Fondo di garanzia autostrade	500,0	-	-	500,0
1026	Finanziamenti Anas per investimenti (2)	-	1.560,0	1.560,0	3.120,0
1044	Rete nazionale interporti	-	30,0	-	30,0
1103	Abusivismo edilizio	3,0	3,0	3,0	9,0
1142	Emergenze beni culturali	79,0	87,0	-	166,0
1145	Ristrutturazione Accademie	10,0	-	-	10,0
1153	Opere viarie Veneto	10,0	-	-	10,0
1154	Edilizia residenziale pubblica sovvenzionata	-	30,0	30,0	60,0
1243	Alloggi Forze Armate	20,0	20,0	20,0	60,0
1259	Piano straordinario asili nido	100,0	100,0	100,0	300,0
1302	Infrastrutture in Liguria	13,0	21,0	21,0	55,0
1329	Guardia di Finanza	12,0	-	-	12,0
1332	Ministero dell'Interno	100,0	-	-	100,0
TOTALE		3.113	4.079	2.180	9.348

(1) Al netto dei finanziamenti per la rete ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità

(2) Per il 2007 il finanziamento all'Anas (1.120) è stato disposto in Tab. D della Legge Finanziaria (vedio oltre)

All'incremento previsto per il 2007 contribuiscono autorizzazioni di spesa pari a 3.113 milioni di euro e contributi pluriennali di 200 milioni, in grado di attivare un livello di investimenti pari a 2.360 milioni di euro.

Per tale metodo di finanziamento si può stimare un utilizzo quadriennale della massa complessiva attivabile, giungendo a determinare un utilizzo reale, per il 2007, pari a 590 milioni di euro.

Legge Finanziaria 2007
Contributi quindicennali autorizzati nell'articolo (1)

milioni di euro

Articolo 1, Comma	Provvedimento	2007	Invest. Compless. (1)	2008	Invest. Compless. (1)	2009	Invest. Compless. (1)	TOTALE	Invest. attivabile nel 2007 (2)
975	Rete ferroviaria tradizionale	100,0	1.170,0	-	-	-	-	1.170,0	292,5
977	Legge Obiettivo	47,0	550,0	55,5	650,0	45,5	530,0	1.730,0	137,5
977	Infrastrutture Capitanerie di porto	5,0	60,0	-	-	-	-	60,0	15,0
979	Pedemontana Lombarda	10,0	120,0	30,0	350,0	40,0	470,0	940,0	30,0
979	Metropolitana di Milano M4	3,0	40,0	6,0	70,0	6,0	70,0	180,0	10,0
991	Grandi infrastrutture portuali	10,0	120,0	-	-	-	-	120,0	30,0
994	Grandi infrastrutture portuali	15,0	180,0	-	-	-	-	180,0	45,0
1013	Terremoto Basilicata e Campania	3,5	40,0	3,5	40,0	3,5	40,0	120,0	10,0
1014	Alluvione Marche 2006	1,5	20,0	-	-	-	-	20,0	5,0
1045	Opere infrastrutturali in Veneto	5,0	60,0	5,0	60,0	5,0	60,0	180,0	15,0
TOTALE		200	2.360,0	100	1.170,0	100	1.170,0	4.700,0	590,0

(1) Al netto dei finanziamenti per la rete ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità

(2) Prima parte di un utilizzo in quattro anni delle risorse attivabili con i contributi pluriennali, in ipotesi di utilizzo lineare delle somme attivate.

Elaborazione Ance su Legge Finanziaria 2007

**LEGGE FINANZIARIA 2007: QUADRO RIASSUNTIVO
DELLE RISORSE AUTORIZZATE PER IL 2007**

milioni di euro

Autorizzazioni di spesa	3.113
Investimenti attivabili nel 2007 per contributi quindicennali	590
TOTALE	3.703

Elaborazione Ance su Legge Finanziaria 2007

L'Anas

Tra le autorizzazioni di spesa disposte dalla Legge finanziaria per il 2007 si evidenziano l'apporto al capitale sociale dell'Anas, pari a 1.120 milioni di euro nel 2007, e a 1.560 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009, per complessivi 4.240 milioni di euro nel triennio.

A tali risorse l'Anas potrà sommare quelle giacenti sul Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, che presenta 500 milioni di euro di disponibilità e 1.873 milioni di crediti nei confronti dei concessionari autostradali. Tali risorse saranno utilizzate dall'Anas per il proseguimento degli interventi sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, già approvati dal Cipe.

Inoltre, all'Anas saranno dovuti i proventi derivanti dal sovrapprezzo sui pedaggi autostradali, autorizzati dalla stessa finanziaria.

Gli investimenti ferroviari

Come detto, nella presente analisi non vengono considerati i finanziamenti destinati al programma dell'Alta Velocità, in quanto, per modalità di finanziamento e di impiego si differenzia dagli altri programmi di spesa.

Per gli investimenti sulla rete ferroviaria tradizionale è autorizzata la spesa di 1.600 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

Di tali risorse almeno il 50% dovranno essere destinate ad investimenti sulla rete regionale e locale.

Inoltre, a valere sul finanziamento descritto, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 sono destinati all'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso.

Altri finanziamenti sono previsti per la linea Parma-La Spezia (24 milioni di euro per il 2007 e altrettanti per il 2008).

Ancora, ulteriori finanziamenti a vantaggio della rete tradizionale si sono resi disponibili da una diversa destinazione della risorse destinante dalla Legge finanziaria dello scorso anno all'Alta Velocità.

Il comma 975 prevede, infatti, che il contributo quindicennale di 100 milioni di euro a decorrere dal 2007, finanzia interventi sulla rete ferroviaria ordinaria.

Infine, ulteriori risorse saranno disponibili a seguito dell'introduzione di sovrapprezzi sui pedaggi sulle reti stradali e autostradali, destinati a specifiche tratte della rete ferroviaria.

La Legge Obiettivo

Con riferimento alle opere strategiche della Legge Obiettivo, è previsto un contributo quindicennale di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

La norma prevede specifiche destinazioni delle risorse autorizzate.

Infatti, a valere sui fondi previsti per la Legge Obiettivo, è previsto il finanziamento di:

- infrastrutture delle Capitanerie di porto (5 milioni di euro dal 2007);
- Pedemontana Lombarda (10, 30 e 40 milioni di euro a decorrere rispettivamente dal 2007, 2008 e 2009);

- linea M4 della metropolitana di Milano (3, 6 e 6 milioni di euro a decorrere rispettivamente dal 2007, 2008 e 2009)
- grandi infrastrutture portuali (due contributi quindicennali di 10 a 15 milioni di euro, entrambi a decorrere dal 2007);
- terremoto Basilicata e Campania (3,5 milioni a decorrere dal 2007, 2008 e 2009);
- alluvione Marche 2006 (1,5 milioni dal 2007);
- opere infrastrutturali in Veneto (5 milioni a decorrere dal 2007, 2008 e 2009)

Il fondo TFR

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 valutazione positiva di questo nuovo strumento contabile da parte delle Autorità statistiche comunitarie.

Interventi infrastrutturali finanziati con le risorse del Fondo TFR (1)

(Articolo 1, comma 758)

milioni di euro

comma	intervento	2007	2008	2009
974	Rifinanziamento rete tradizionale F.S.	1.600,0	1.200,0	-
1026	ANAS - Nuovi investimenti	-	1.500,0	1.500,0
Tab. D	Edilizia sanitaria pubblica	-	-	1,0
Tab. D	Apporto al capitale sociale dell'Anas	1.120,0	-	-
Tab. D	Fondo aree sottoutilizzate	-	25,0	-
Tab. D	Edilizia penitenziaria e giudiziaria	100,0	100,0	100,0
Tab. D	Difesa del suolo	200,0	265,0	265,0
Tab. D	Bonifica siti inquinati	65,0	100,0	100,0
Tab. D	Autostrada A1: Variante di valico	8,0	-	-
Tab. D	Autostrada A6: Torino-Savona	8,0	-	-
Tab. D	Potenziamento tratte autostradali	30,8	-	-
Tab. D	Edilizia universitaria	10,0	10,0	-
Totale		3.141,8	3.200,0	1.966,0

(1) Al netto dei finanziamenti per la rete ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità (400, 900 e 1.600 milioni, rispettivamente per il 2007, 2008 e 2009)

Elaborazione Ance su Legge Finanziaria 2007

Occorrerà, quindi, vigilare con attenzione sull'effettiva riuscita di tale metodo di finanziamento, che riguarda la quasi totalità delle nuove risorse destinate all'adeguamento infrastrutturale del Paese.

A questo proposito occorre registrare l'impegno del Governo a garantire comunque la copertura degli interventi, anche nel caso in cui il gettito derivante dall'operazione sul TFR risultasse inferiore alle esigenze.

***Il patto di
stabilità interno***

Inoltre, è opportuno compiere una valutazione più approfondita sugli effetti delle norme di contenimento delle spese delle amministrazioni locali, per le quali il tetto alle spese sostenute è stato sostituito da interventi di contenimento dei saldi.

A fronte di tale inasprimento verso gli Enti locali il Governo ha offerto una maggiorazione dell'addizionale IRPEF locale e, con particolare riguardo alle opere infrastrutturali, tasse di scopo, finalizzate ad opere pubbliche per il rinnovamento urbano.

Alcune incertezze derivano dalla riforma del patto di stabilità, soprattutto in seguito all'inclusione, nel calcolo della manovra degli enti locali, delle spese relative a finanziamenti UE e alla legge obiettivo.

***Il limite
all'utilizzo dei
contributi
pluriennali***

Incertezze, infine, derivano anche dalla modifica all'utilizzo dei contributi pluriennali per investimenti pubblici.

La norma, al fine di evitare effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto derivanti dalla prassi adottata dal beneficiario di attualizzare il contributo nell'anno dell'autorizzazione, prevede la costituzione di un apposito fondo di 520 milioni di euro entro il quale potranno essere richieste le anticipazioni.

Appare necessario, per evitare interruzioni finanziarie, garantire a tale fondo una consistenza in linea con i profili di spesa necessari.