

Le risorse destinate dallo Stato alle infrastrutture

Estratto da

2009

SECONDO RAPPORTO SULLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA

Volume I

29 maggio 2009 – 1^a edizione

a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi

Capitolo 4 – LE RISORSE DESTINATE DALLO STATO ALLE INFRASTRUTTURE

4.1 – La manovra finanziaria per il 2009

L'analisi del bilancio dello Stato porta a valutare la reale consistenza delle dotazioni disponibili per interventi infrastrutturali in 16.659 milioni di euro per il 2009, che corrisponde ad una riduzione del 14,2% in termini reali rispetto al 2008.

Tale andamento è il risultato della manovra di finanza pubblica per il 2009⁴⁰ che ha determinato una consistente riduzione degli stanziamenti a legislazione vigente, operata dal DL 112/2008 (art.60 co.1), che ha previsto un taglio delle dotazioni finanziarie delle missioni di spesa di ciascun Ministero (-8.435 milioni di euro nel 2009, -8.929 nel 2010 e -15.611 nel 2011).

Successivamente, la preoccupante situazione economica internazionale ha indotto il Governo ad emanare, il 29 novembre 2008, un provvedimento ad hoc con (DI 185/2008) tenente misure volte, direttamente ed indirettamente, ad alleviare gli effetti negativi che l'attuale crisi economica provoca sulle famiglie e sull'intera economia.

Tra le misure di tale Decreto (cosiddetto "anticrisi") ve ne sono alcune in materia di finanziamento e riprogrammazione di infrastrutture che, seppur in minima parte, correggono alcune distorsioni procurate dalla Legge Finanziaria 2009.

Nel decreto, infatti, viene disposto lo stanziamento di risorse aggiuntive solo per la prosecuzione delle opere strategiche della Legge Obiettivo, a compensazione del mancato finanziamento del Programma delle opere strategiche nell'ultima Legge Finanziaria per il 2009.

Per la Legge Obiettivo, infatti, sono autorizzati contributi quindicennali di 60 milioni di euro, a decorrere dal 2009, e di 150 milioni di euro dal 2010, in grado di generare un volume complessivo di investimenti pari a 2.300 milioni di euro.

Aggiungendo alle risorse del bilancio dello Stato la parte attivabile dalle risorse aggiuntive⁴¹ autorizzate dal decreto "anticrisi", i fondi complessivamente destinati alle infrastrutture **nel 2009 ammontano a 16.824 milioni di euro e registrano, rispetto al 2008, una riduzione del 13,4% in termini reali.**

Se invece, agli stanziamenti disposti nel bilancio 2008, si aggiungono gli effetti del cosiddetto "tesoretto", ovvero dell'extragetto fiscale destinato dal DI 159/2007 a misure infrastrutturali, il calo delle risorse disponibili nel 2009 per nuove infrastrutture, rispetto all'anno precedente, raggiunge il 24%.

⁴⁰ La manovra di finanza pubblica per il 2009 ha visto l'anticipazione nel DL 112 del 25 giugno 2008, convertito con la Legge 6 agosto 2008, n°133, delle misure finalizzate al miglioramento dei conti pubblici e al perseguimento degli obiettivi programmatici del Governo. Di fatto, la Legge Finanziaria 2009 si è limitata a recepire quanto disposto dal ricordato decreto, senza alcuna modifica sostanziale del quadro normativo vigente, a parte proroghe fiscali, interventi relativi a gestioni previdenziali e rinnovi contrattuali del pubblico impiego.

⁴¹ La stima dell'Ance tiene conto dell'attivazione del contributo pluriennale autorizzato nell'anno di riferimento secondo un piano d'ammortamento ai tassi praticati dalla Cassa Depositi e Prestiti. Si stima, inoltre, in analogia con il metodo adottato negli anni precedenti, l'attivazione di tale ammontare in quattro anni, e in quote costanti.

La riduzione delle risorse destinate a nuove infrastrutture appare preoccupante soprattutto alla luce della grave crisi economico finanziaria in atto rispetto alla quale sarebbero opportune misure anticicliche molto consistenti.

Inoltre, la riduzione delle risorse registrata nel 2009 va ad interrompere quel processo di recupero del livello degli stanziamenti attuato dalle ultime due manovre di finanza pubblica (+27%), dopo la pesante contrazione del triennio 2004-2006 (-49%).

Oltre alla contrazione rispetto al 2008 viene evidenziata la pesante riduzione che emerge dal confronto con le dotazioni finanziarie previste originariamente per il 2009 dalla manovra finanziaria dello scorso anno.

Sul risultato pesano, in maniera rilevante, le forti riduzioni agli stanziamenti per i principali soggetti attuatori.

Per l'**Anas** la Legge Finanziaria 2009 (Legge 203/2008) assegna fondi ordinari per 1.205 contro i 1.560 milioni previsti per l'anno 2009 dalla Legge Finanziaria dello scorso anno, con una riduzione del 22,8% delle risorse utilizzabili nel corso dell'anno.

Rispetto alle disponibilità del 2008 (1.560 milioni di euro ai quali si erano aggiunti 215 milioni di euro del "tesoretto" DI 159/2007) emerge una riduzione complessiva del 22,8% che arriva al 32% se si considera il "tesoretto".

A questa riduzione si aggiungono i mancati introiti dovuti al blocco dell'aumento delle tariffe autostradali, disposto nel decreto anticrisi all'art. 3. La relazione tecnica al decreto stima in 87 milioni di euro le minori entrate per l'Ente.

Inoltre, per l'Ente per le strade si evidenzia la mancata previsione di stanziamento per il 2010 e il 2011, offrendo uno scenario di incertezza in merito alle capacità dell'Ente di dare attuazione al Piano Investimenti Anas 2007-2011.

Per le **Ferrovie dello Stato**, invece, la manovra di finanza pubblica per il 2009 assegna fondi ordinari per 2.363 milioni di euro contro i 3.500 milioni previsti per lo stesso anno dalla precedente Legge Finanziaria (Legge 244/2007), con una riduzione del 32,5% delle risorse utilizzabili nel corso dell'anno.

Rispetto al triennio 2009-2011 la Finanziaria per il 2009 ha ridotto di 3.586 milioni di euro le risorse, già stanziata per le Ferrovie dalle precedenti leggi finanziarie e già programmate nell'ambito del Contratto di Programma con RFI 2007-2011 e del relativo Aggiornamento 2008.

Rispetto allo scorso anno (1.776 milioni di euro ai quali si erano aggiunti 1.035 milioni del "tesoretto" DI 159/2007) si registra una riduzione complessiva del 16%.

Per compensare tale riduzione il decreto anticrisi prevede all'art.25 l'istituzione di un fondo per gli investimenti del gruppo Ferrovie dello stato, dotato, per l'anno 2009, di 960 milioni di euro.

Secondo le intenzioni del Governo tali risorse verranno destinate prioritariamente all'acquisto di materiale rotabile e non riguarderanno propriamente investimenti infrastrutturali.

La copertura della misura è a valere sui fondi Fas riprogrammati. Non si tratta, quindi, di nuove risorse ma di una nuova destinazione di fondi già stanziati.

Per entrambi gli Enti di spesa la contrazione delle risorse disponibili ha reso necessaria una revisione del quadro programmatico previsto per l'anno in corso, allungato, di conseguenza, i tempi di formalizzazione dei Contratti di Programma per il 2009 e posticipando l'avvio dei lavori previsti.

Box - La quantificazione delle risorse stanziare per le infrastrutture

L'analisi, che l'Ance compie da oltre vent'anni per quantificare le risorse annualmente stanziare per le infrastrutture, si basa esclusivamente sui capitoli del bilancio dello Stato che recano nuovi stanziamenti per le infrastrutture.

L'attenzione è quindi circoscritta ai finanziamenti potenzialmente in grado di attivare nuova domanda di attività edilizia, quantificata attraverso le dotazioni di competenza che misurano, appunto, la capacità dello Stato di intraprendere nuovi investimenti.

Nella stima dell'Ance vengono considerati tutti i capitoli di bilancio relativi ad investimenti infrastrutturali, e per quelli contenenti contributi pluriennali l'importo viene calcolato ipotizzando l'attivazione di un finanziamento di cui i contributi pluriennali costituiscono le rate annuali di ammortamento. L'attivazione degli investimenti, così determinati, viene stimata in quattro anni e in quote costanti.

Infine, nel caso di risorse iscritte in fondi di investimento, come il Fondo per il finanziamento delle politiche comunitarie, e il Fondo per lo sviluppo degli investimenti di Comuni e Province, la quota da attribuire ad interventi infrastrutturali è calcolata secondo i programmi di spesa osservati nel corso nel tempo.

Tale metodologia di analisi è del tutto omogenea con gli anni precedenti.

La prima valutazione, compiuta a conclusione del dibattito parlamentare sulla Legge Finanziaria era basata sulla consistenza dei capitoli desunti dalle tabelle preparatorie del bilancio dello Stato (stati di previsione di ciascun Ministero) ed è confermata e quantificata pari al 14,2%, in base alle informazioni contenute nel bilancio dello Stato, che ha consentito di perfezionare l'individuazione dei capitoli relativi ad investimenti infrastrutturali.

La nuova struttura del bilancio dello Stato, riformato per migliorare la trasparenza nei conti pubblici, attraverso una più chiara corrispondenza tra Legge Finanziaria e Bilancio dello Stato, al fine di pervenire ad una maggiore consapevolezza sull'impiego delle risorse pubbliche, ha previsto una nuova riclassificazione delle voci che si è completata del tutto solo con l'approvazione del bilancio dello Stato.

Il bilancio dello Stato passa da una struttura basata sulle amministrazioni che gestiscono le risorse, ad una che pone al centro le missioni, ossia cosa viene fatto con le risorse in funzione degli obiettivi.

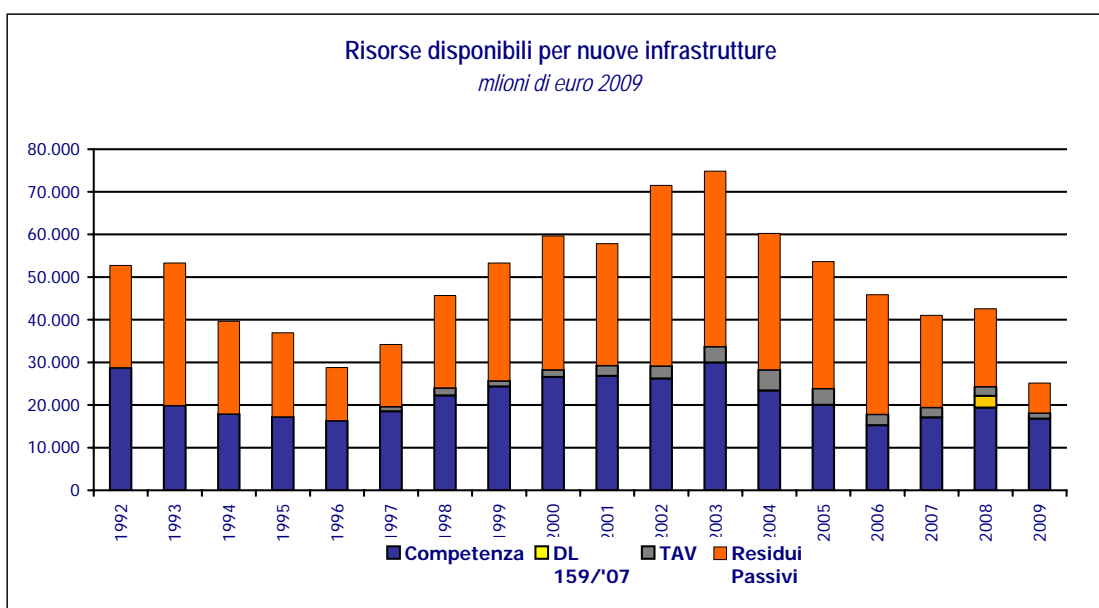
Ogni missione si realizza concretamente attraverso più Programmi che rappresentano "aggregati omogenei di attività svolte all'interno di ogni singolo Ministero".

Ogni Programma costituisce un livello di aggregazione sufficientemente dettagliato, in modo da consentire al decisore pubblico di poter scegliere chiaramente l'impiego delle risorse tra scopi alternativi.

4.2 - Gli stanziamenti per le infrastrutture

Come detto, le risorse stanziare per interventi infrastrutturali nel bilancio dello Stato 2009, comprensive dello stanziamento a favore della Legge Obiettivo disposto dal DL 185/2009, sono pari a 16.824 milioni di euro e corrispondono ad una riduzione del 13,4% in termini reali rispetto al 2008.

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



Elaborazione Ance su bilancio dello Stato - vari anni

Risorse disponibili per nuove infrastrutture
Variazioni % annuali

	Competenza	Competenza+ DL159/07	Competenza+ TAV
1993	-30,90	-30,90	-30,90
1994	-9,85	-9,85	-9,85
1995	-3,59	-3,59	-3,59
1996	-5,34	-5,34	-5,34
1997	13,56	13,56	20,10
1998	20,04	20,04	22,27
1999	9,50	9,50	7,02
2000	8,92	8,92	10,07
2001	0,94	0,94	3,51
2002	-2,13	-2,13	-0,40
2003	14,32	14,32	15,61
2004	-22,01	-22,01	-16,14
2005	-14,16	-14,16	-15,37
2006	-24,11	-24,11	-25,30
2007	12,39	12,39	8,97
2008	13,33	29,21	10,84
2009	-13,36	-24,01	-15,77

(*) La dotazione di competenza del 2008 è considerata al netto dei defianziamenti disposti dal DL 93/2008, cosiddetto "taglia ICI", quella del 2009 comprende le risorse destinate alle infrastrutture dal DL 185/2009

(**) Quota destinata a nuovi investimenti infrastrutturali

(***) Per gli anni 1997-2004 elaborazione Ance su dati Ferrovie dello Stato S.p.A; Per gli anni 2005-2007 elaborazione Ance su dati Relazione Generale sulla situazione economica del Paese - 2007; per il 2008 e il 2009 stima sugli investimenti attivabili

Elaborazione Ance su dati del Bilancio dello Stato - vari anni, eccetto (***)

La riduzione delle risorse nel 2009 interrompe la ripresa delle dotazioni di competenza destinate a opere pubbliche registrata con le leggi Finanziarie per il 2007 e per il 2008 (+27%)⁴² dopo il grave ridimensionamento registrato nel triennio 2004-2006 che ha visto le risorse dimezzarsi (-49%) e raggiungere i livelli del 1996.

⁴² La stima degli anni 2007 e 2008 è stata rivista in funzione di una nuova quantificazione delle risorse del FAS destinate alle infrastrutture. La programmazione unitaria del FAS 2007-2013 ha, infatti, consentito di individuare in modo più chiaro le misure in grado di attivare domanda edilizia. Pertanto, per questi anni si è stimata una quota pari al 30% delle risorse complessivamente destinate al riequilibrio territoriale.

Anche per il 2009 si è applicata la medesima stima. Il pesante taglio alle risorse FAS operato dal DI 112/2008 e il frequente ricorso al Fondo per la copertura di numerose disposizioni varate nel corso del 2009 ha di fatto compensato l'aumento delle risorse per misure infrastrutturali conseguente alla riprogrammazione FAS disposta dal DL 185/2008 (cfr. paragrafo 3.5).

In continuità con le precedenti analisi dell'Ance, il calcolo delle risorse è stato effettuato al netto del finanziamento relativo all'Alta Velocità, in quanto la particolarità del processo di finanziamento di tale importante programma di investimenti suggerisce di considerarne in modo distinto gli effetti sulla massa finanziaria attivabile.

Se, però, si vogliono considerare gli effetti dell'Alta Velocità ferroviaria sull'ammontare di risorse disponibili per nuove infrastrutture, è opportuno fare riferimento agli investimenti piuttosto che ai finanziamenti disponibili, poiché il programma si è avvalso anche di canali finanziari esterni al bilancio dello Stato.

Per il 2009 gli investimenti per l'Alta Velocità si possono stimare in 1.347 milioni di euro, in frenata rispetto al 2008 per effetto del completamento dei lavori sulle linee ad alta Velocità Bologna-Firenze, Novara-Milano e Napoli-Gricignano. Considerando, quindi, il livello di risorse stimate per il programma dell'Alta Velocità, la riduzione dei fondi per nuovi investimenti infrastrutturali nel 2009, risulta pari al 15,8%.

Risorse disponibili per nuove infrastrutture
milioni di euro 2009

	Competenza (*)	DL 159/07 (**)	TAV (***)	Residui Passivi	Massa spendibile	Cassa
1992	28.742,9		0,0	23.992,2	52.735,1	39.144,6
1993	19.860,8		0,0	33.410,2	53.270,9	39.870,3
1994	17.904,6		0,0	21.713,1	39.617,8	27.363,6
1995	17.262,2		0,0	19.702,2	36.964,4	26.082,8
1996	16.341,1		0,0	12.486,5	28.827,6	21.724,8
1997	18.557,3		1.068,5	14.578,1	34.203,9	17.712,4
1998	22.276,2		1.721,1	21.678,2	45.675,5	20.704,1
1999	24.393,3		1.288,4	27.592,3	53.274,0	24.515,4
2000	26.569,0		1.700,0	31.357,2	59.626,1	23.786,8
2001	26.818,9		2.442,6	28.561,0	57.822,4	27.777,8
2002	26.247,7		2.895,4	42.371,1	71.514,2	30.863,6
2003	30.006,0		3.687,1	41.175,1	74.868,2	30.897,9
2004	23.400,8		4.852,7	31.989,0	60.242,5	25.480,0
2005	20.087,1		3.822,5	29.758,2	46.154,8	21.424,6
2006	15.245,0		2.616,1	27.986,3	40.659,3	16.225,5
2007	17.133,4		2.330,2	21.532,7	38.666,1	20.060,4
2008	19.417,2	2.721,5	2.156,7	18.304,7	34.060,9	20.732,2
2009	16.823,8		1.347,0	6.952,6	22.385,8	16.876,7

(*) La dotazione di competenza del 2008 è considerata al netto dei definanziamenti disposti dal DL 93/2008, cosiddetto "taglia ICI", quella del 2009 comprende le risorse destinate alle infrastrutture dal DL 185/2009

(**) Quota destinata a nuovi investimenti infrastrutturali

(***) Per gli anni 1997-2004 elaborazione Ance su dati Ferrovie dello Stato S.p.A.; Per gli anni 2005-2007 elaborazione Ance su dati Relazione Generale sulla situazione economica del Paese - 2007; per il 2008 e il 2009 stima sugli investimenti attivabili

Elaborazione Ance su dati del Bilancio dello Stato - vari anni, eccetto (***)

L'analisi dei residui passivi, ovvero le risorse stanziati nei precedenti esercizi ma non utilizzate, mostra una loro sensibile riduzione a partire dal 2004.

E', però, nel bilancio del 2009 che viene a manifestarsi la diminuzione più consistente, un vero e proprio crollo che può essere attribuito alle novità in materia di regolazione dei residui introdotte con la Legge Finanziaria per il 2008 (Legge 244/2007, art. 3, co. 36,37 e 38) che oltre a ridurre da sette a tre anni il termine di perenzione dei residui passivi delle spese in conto capitale, ha previsto l'attuazione di un programma di ricognizione degli stessi residui passivi, finalizzato ad eliminare quelli non vincolati da obbligazioni giuridicamente perfezionate.

La Finanziaria per il 2008 prevede, inoltre, che una parte degli importi così eliminati possa essere riassegnata, con appositi stanziamenti, alle amministrazioni colpite dalla ricognizione effettuata per finanziare programmi di spesa nuovi o già esistenti.

Appare opportuno, pertanto, che le somme in perenzione da iscrivere nel "Fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti delle spese in conto capitale" e quelli rassegnati per programmi nuovi o già esistenti, non vengano distolte dalla tipologia di investimenti iniziale.

4.3 - La composizione del Bilancio dello Stato

Il Bilancio di previsione dello Stato per il 2009 contiene dotazioni di competenza di 752.593 milioni di euro.

Al netto delle risorse necessarie al rimborso dei prestiti contratti dallo Stato, che costituiscono il 28,6% della previsione di spesa complessiva, lo Stato potrà sostenere nel corso del 2008 una spesa finale pari a 537.348 milioni di euro.

DATI PREVISIONALI DI SPESA DEL BILANCIO DI COMPETENZA DELLO STATO PER IL 2009

milioni di euro - dati %

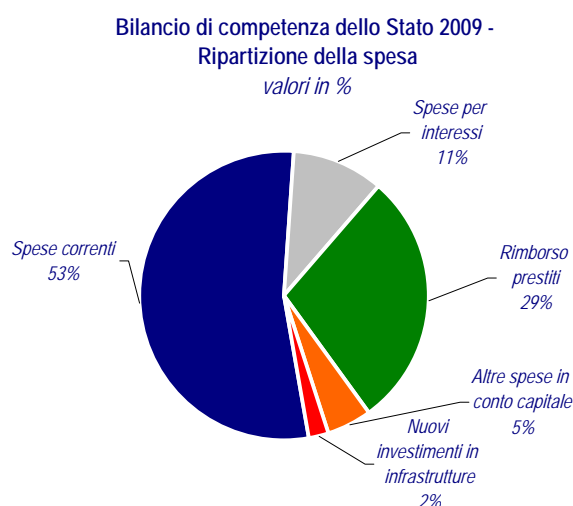
SPESE COMPLESSIVE (1)	752.593	100,0%		
<i>di cui:</i>				
<i>Rimborso prestiti (2)</i>	215.245	28,6%		
Spese finali	537.348	71,4%	100,0%	
<i>di cui:</i>				
<i>Spese correnti</i>	404.807	53,8%	75,3%	
<i>Spesa per interessi</i>	81.952	10,9%	15,3%	
Spese in conto capitale	50.589	6,7%	9,4%	100,0%
<i>di cui:</i>				
Nuovi investimenti in infrastrutture (3)	16.659	2,2%	3,1%	32,9%
Altre spese in conto capitale	33.930	4,5%	6,3%	67,1%

(1) Dati di competenza iscritti nel bilancio dello Stato per il 2009

(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 2009



Elaborazione Ance su bilancio dello Stato 2009

Queste risorse sono destinate per il 75,3% alle spese correnti e per il 15,3% al pagamento degli interessi sul debito pubblico. Il resto, pari al 9,4% delle spese finali riguarda le spese in conto capitale.

Di queste, le spese per nuovi investimenti infrastrutturali costituiscono il 32,9%. Il resto comprende altri beni di investimento e stanziamenti pregressi per infrastrutture realizzate nel passato.

Gli stanziamenti per nuovi investimenti in infrastrutture costituiscono il 2,2% della spesa complessiva.

Dall'analisi della composizione del Bilancio dello Stato emerge con grande chiarezza che la presenza di spese obbligatorie legate al rimborso del debito e degli interessi, che coinvolge circa il 40% delle disponibilità complessive, determina un pericoloso irrigidimento nel Bilancio dello Stato.

Questo vuol dire che lo Stato può effettuare le proprie scelte su poco più del 60% delle spese complessive.

Tali risorse effettivamente disponibili sono impiegate per oltre l'88% per il funzionamento delle strutture amministrative, alla spesa sanitaria, a quella pensionistica e ai trasferimenti alle famiglie.

Sul tema della spesa pubblica la Commissione tecnica per la finanza pubblica del Ministero dell'economia ha pubblicato, poco prima del confronto sulla Legge Finanziaria per il 2008, un Libro Verde sulla spesa pubblica per offrire un quadro complessivo della spesa dello Stato in termini quantitativi e soprattutto qualitativi.

Dai risultati emerge non tanto l'elevato livello della spesa pubblica (circa il 50% del PIL) ma la sua scarsa qualità rispetto ai fabbisogni del Paese.

Infatti, il livello di spesa pubblica in Italia non differisce di molto da quello della media degli altri paesi europei ma emergono evidenti peculiarità nella composizione della spesa.

L'Italia, in particolare, presenta una spesa per interessi doppia rispetto alle principali economie europee, come conseguenza dell'alto debito pubblico, ed un elevato valore della spesa per pensioni.

Più basso è, invece, il livello delle altre prestazioni sociali, con un evidente sbilanciamento nei confronti della spesa pensionistica.

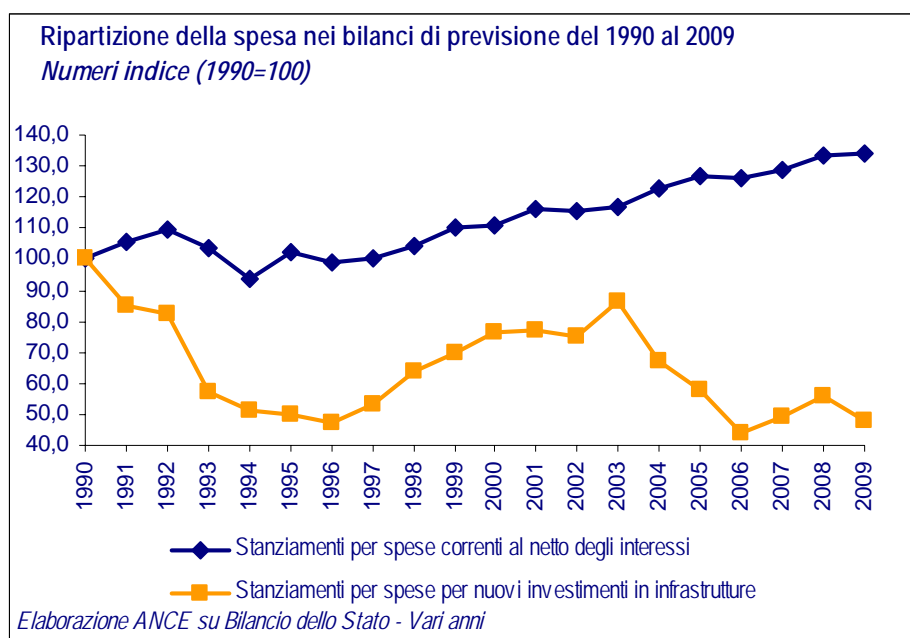
E' lo stesso Governo ad evidenziare che basterebbe portare la spesa per interessi e quella pensionistica ai livelli degli altri *competitors* europei per poter disporre ogni anno di circa 50-60 miliardi di euro (circa 4 punti di PIL) da destinare ad altre finalità quali un più rapido raggiungimento del pareggio di bilancio, l'investimento in infrastrutture e in ricerca, lo sviluppo degli ammortizzatori sociali e la riduzione del prelievo fiscale.

4.4 - La spesa dello Stato dal 1990 ad oggi

Nonostante tutti riconoscano la necessità di un riequilibrio nella composizione del bilancio, nel quale la componente corrente della spesa appare eccessiva proprio a danno della spesa per la costituzione di capitale fisico, i Governi che si sono succeduti in questi anni non sembrano aver finalizzato la loro politica economica a tale obiettivo.

L'analisi dei dati di previsione contenuti nei bilanci annuali, dal 1990 ad oggi, mostrano chiaramente l'andamento dei due comparti della spesa esaminati: le spese correnti al netto degli interessi e quelle in conto capitale per nuovi investimenti infrastrutturali. Nei quindici anni presi in considerazione la spesa per le infrastrutture è stata largamente inferiore a quella per le spese correnti depurate dagli interessi.

Il periodo analizzato consente di fare alcune considerazioni poiché vede il susseguirsi di scenari macroeconomici tra loro molto diversi.



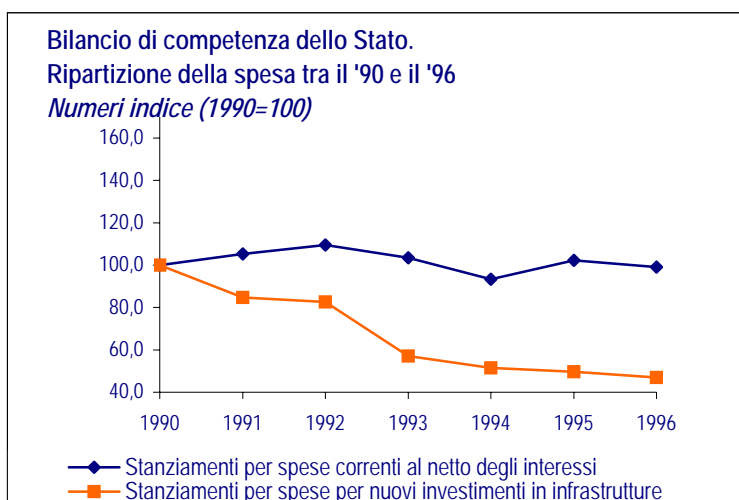
Dalla crisi valutaria e finanziaria dei primi anni '90, a cui sono susseguite manovre finanziarie di tipo restrittivo, si è passati ad una fase espansiva durante la quale, in vista dell'ingresso dell'Italia nel sistema euro, si è dato avvio ad un processo di risanamento dei conti. Infine, la fase stagnante dell'economia che ha reso necessaria una politica di contenimento della spesa pubblica che, però ha colpito esclusivamente la sua componente in conto capitale.

Complessivamente gli scenari descritti hanno determinato il sostanziale dimezzamento degli stanziamenti per nuovi investimenti infrastrutturali e un consistente aumento degli stanziamenti per le spese correnti al netto degli interessi del debito pubblico(+33,3%).

Sull'andamento dei due comparti è possibile distinguere almeno quattro fasi.

Nella prima fase, dal 1990 al 1996, gli stanziamenti in bilancio per opere infrastrutturali hanno subito una riduzione di oltre il 53%, mentre nello stesso periodo le spese correnti, considerate al netto degli interessi passivi sul debito pubblico, hanno visto un aumento del 2,6%.

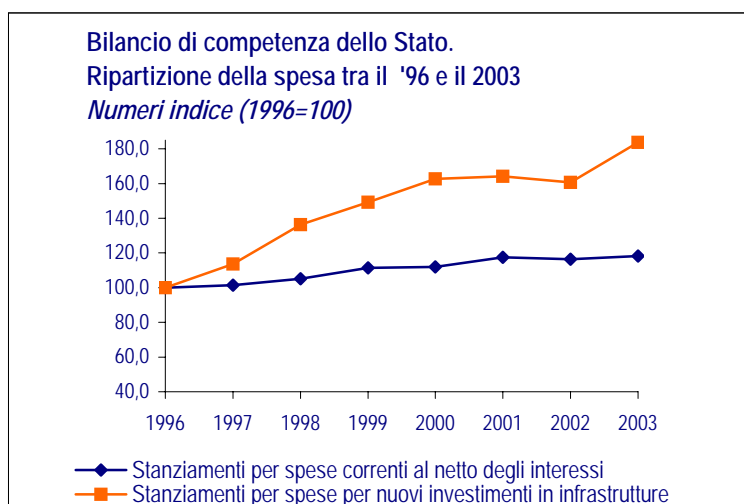
Sono gli anni del risanamento dei conti pubblici, delle finanziarie da oltre 100.000 miliardi e dei blocchi degli impegni e delle spese pubbliche.



Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

Tale politica di bilancio, caratterizzata da un'ottica di breve periodo, che aveva come origine il rispetto degli impegni comunitari sul contenimento della spesa pubblica, ha determinato un aumento del ritardo italiano nella costituzione di capitale fisso del Paese e, per questo, ha agito da freno sulle successive possibilità di crescita.

E' abbastanza intuitivo, quindi, che l'azione di risanamento dei conti pubblici ha imposto un prezzo altissimo alla componente strutturale della spesa, mentre la parte corrente dei finanziamenti statali non ha subito alcuna contrazione.

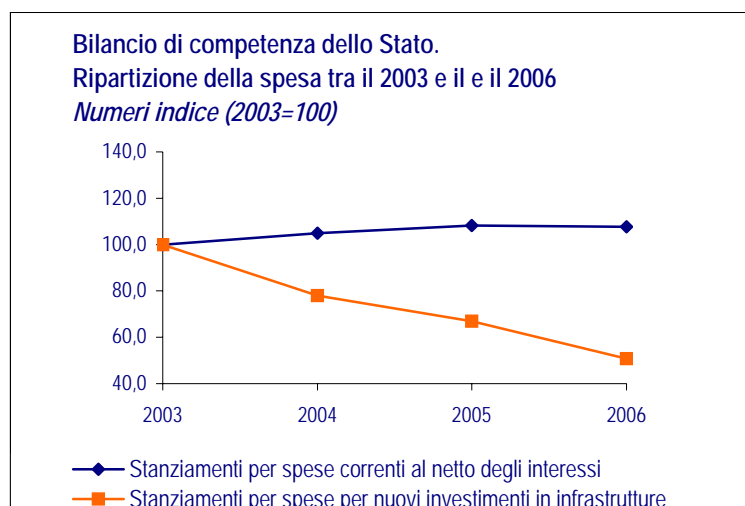


Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

stanziamenti che presenta un andamento di crescita più contenuto (+2,4%), ma ancora positivo.

Nella seconda fase, che va dal 1996 al 2003, si deve riconoscere un forte impegno nel ricostituire un livello di stanziamenti in infrastrutture in linea con quello degli anni precedenti, sebbene non ancora sufficiente a recuperare i livelli perduti.

In questo periodo il tasso medio annuo di crescita degli stanziamenti per le infrastrutture risulta pari al 9% annuo, a fronte di una componente corrente degli



Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

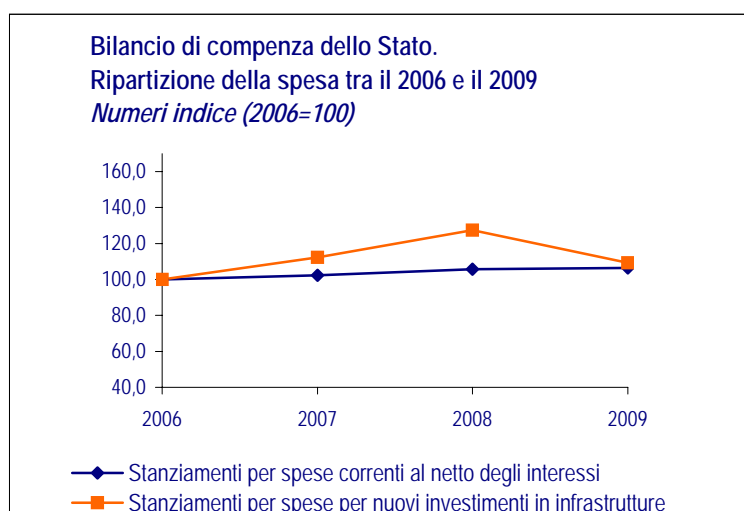
La terza fase, dal 2003 al 2006, rappresenta un'inversione di tendenza nella dinamica degli stanziamenti per le infrastrutture. Si interrompe, infatti, il trend di crescita iniziato nel 1996 ed inizia una fase di pesante contrazione che contraddice l'annunciato impegno dello Stato nel recuperare il gap infrastrutturale accumulato nel corso degli anni rispetto agli altri Paesi dell'Unione europea.

Il livello delle dotazioni di competenza stimato nel 2006 si riduce ad un tasso medio annuo di oltre il 20% e raggiunge i livelli osservati nel 1996.

A questo trend fortemente negativo per le infrastrutture, si contrappone un nuovo aumento delle risorse destinate alle spese correnti, con un peggioramento del già precario equilibrio del bilancio dello Stato.

La quarta fase, dal 2006 ad oggi, registra un andamento differenziato.

Dopo due anni di crescita degli stanziamenti per nuovi investimenti infrastrutturali (+12,4% nel 2007 e +13,3 % nel 2008), che avevano lasciato sperare in un recupero dei livelli di stanziamento perduti nel triennio precedente, le risorse per le infrastrutture nel 2009 si sono nuovamente ridotte.



Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

Questo risultato appare ancora più grave se si considera la crisi economico-finanziaria in corso che, al contrario di quanto accaduto, avrebbe richiesto da parte dello Stato un intervento espansivo in grado di sostenere, con l'aumento degli investimenti in conto capitale, reddito e occupazione.