

# NEWSLETTER *"FINANZIARE-INFRASTRUTTURE"*

- Unione Europea
- Grandi opere
- Porti, Interporti, Aeroporti, ecc...
- Notizie dalle Regioni
- Convegni - conferenze - incontri – seminari
- Eventi, commenti & opinioni

## UNIONE EUROPEA

### Fondi infrastrutturali un buco da 5 miliardi

27 ottobre

<http://www.repubblica.it/supplementi/af/2008/10/27/copertina/001kaputo.html>

Per niente preoccupati dallo tsunami finanziario, gli inglesi del gruppo Foresight sono appena sbarcati in Italia con il fondo infrastrutturale "The solar fund", che ha già raccolto 40 milioni e si propone di raggiungerne entro l'anno 100. Foresight ha cavalcato negli ultimi decenni tutte le rivoluzioni tecnologiche, e approda ora a quello che ritiene sarà il business dei prossimi anni, l'energia solare. Ma Foresight non è solo e non c'è soltanto il solare: in Italia sono presenti da tempo svariati fondi infrastrutturali. Sono soldi freschi, di privati, alla ricerca di grandi opere da finanziare. Una speranza, visto che i soldi pubblici scarseggiano. Ma davvero questi fondi possono contribuire a ridurre il gap infrastrutturale dell'Italia rispetto agli altri grandi paesi europei? Come si diceva, i fondi infrastrutturali non si spaventano certo per i problemi finanziari: mettono in conto in questo momento di turbolenza dei mercati anche un certo periodo di minor uso della leva, ma gli affari possono farli lo stesso. E spesso si parte da zero: il Solar Fund, ad esempio, è un fondo specializzato in greenfield, ovvero in opere che vengono realizzate partendo dal nulla, per arrivare al completamento in pochi anni.

Il più famoso tra i fondi infrastrutturali italiani è F2i, guidato da Vito Gamberale, che ha già raccolto 2 miliardi di euro da investire in varie infrastrutture ma soprattutto in reti (telecom e energetiche). Ce ne sono poi tanti altri, meno noti, che vedono la partecipazione anche del braccio operativo del Tesoro, la Cassa Depositi e Prestiti (ad esempio in Ppp o nello stesso F2i), di fondazioni bancarie e di soggetti vari. L'obbiettivo è in genere quello di realizzare un'opera il cui costo sia poi ripagabile in alcuni anni sotto forma di fee di gestione.

Si tratta di una forma di project financing, ovvero di finanziamento di opere pubbliche con il capitale o il concorso dei privati, che in questo momento sarebbe molto utile al paese. Gli investimenti pubblici nelle grandi opere ha denunciato di recente il presidente dell'Ance (l'associazione dei costruttori), Paolo Buzzetti diminuiranno nel 2009 del 14 per cento in termini reali. Tutto questo mentre il settore dell'edilizia privata, dopo anni di boom, va incontro anch'esso a un periodo con un segno meno. Se poi si considera che tutta l'economia è già entrata in recessione e che negli anni scorsi è stato spesso solo grazie all'apporto delle costruzioni che il Pil ha presentato un segno positivo, l'urgenza di rilanciare le opere pubbliche appare in questo momento in tutta la sua drammatica evidenza.

Ma tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. Se n'è reso conto anche il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, che dopo aver spietatamente tagliato gli stanziamenti per le opere pubbliche, negli ultimi mesi ha chiesto più volte all'Unione europea di rilanciare la Bei (Banca Europea per gli Investimenti) facendola diventare una sorta di istituto di credito al servizio degli investimenti comunitari in infrastrutture. L'appello non è caduto nel vuoto e ora varie istituzioni, tra cui la Cassa Depositi e Prestiti, stanno lavorando a definire questo progetto.

Ma, se mai arriverà in porto, il piano di un 'fondo sovrano europeo' (così è stato ribattezzato con un po' di fantasia) non sarà grado di risolvere i drammatici problemi del 'qui e adesso'. Del resto, l'avvitamento del settore italiano delle costruzioni è sotto gli occhi di tutti: non soltanto mancano all'appello oltre 2.600 milioni dagli stanziamenti della Finanziaria per nuove opere (con danni soprattutto per Anas e Ferrovie), ma anche i Comuni, tradizionali investitori in opere pubbliche locali, hanno smesso di indebitarsi per realizzare strade, metropolitane, acquedotti e così via. Nel 2007 i mutui concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti sono calati a 5,5 miliardi dai 14,5 del 2006. L'acqua c'è, ma il cavallo non beve perché gli enti locali sono tenuti a rispettare il patto di stabilità interno. Così la Cassa è costretta a versare le disponibilità nel conto di Tesoreria.

Un quadro drammatico per le infrastrutture, di cui l'Italia avrebbe bisogno anche per colmare il gap che la separa dalla dotazione degli altri paesi europei. Se n'è reso conto anche Corrado Passera, ad di Intesa Sanpaolo, che la settimana scorsa ha parlato nel corso di un convegno sulle infrastrutture organizzato dal suo stesso istituto. *"Dobbiamo assolutamente evitare il rallentamento economico, la recessione. Le grandi opere possono giocare un ruolo fondamentale per dare uno shock positivo al mondo dell'economia reale. Dobbiamo trovare il modo di rilanciare questi investimenti. Se riuscissimo a mobilitare, anche con risorse private, 50 miliardi all'anno, saremmo riusciti nel nostro scopo. Le banche faranno comunque la loro parte"*.

Ma da dove possono arrivare soldi freschi da investire in grandi opere? I fondi strutturali, come si vede dalla tabella in pagina, ci sono, e altri potrebbero costituirsi e arrivare dall'estero, ma non riescono a spendere i loro soldi (solo quelli considerati hanno circa 5 miliardi di euro). Sono soltanto pochi i progetti dove si guadagna occhi chiusi, come il solare grazie agli incentivi voluti dall'Europa dal lato delle tariffe (per 20 anni l'energia prodotta sarà riacquistata a prezzo elevato). Quando l'intervento pubblico non c'è o non è chiaro nei modi e nei tempi, invece, è assai difficile non soltanto

realizzare, ma persino mettere la prima pietra.

Ci sono poi fondi con un taglio diverso. F2i, ad esempio, su cui si riponevano molte speranze, è in realtà nato con una mission precisa: investire soprattutto in reti e, in ogni caso, in brownfield, cioè in infrastrutture già realizzate: *"Dobbiamo concentrarci in asset strategici per il paese dice l'ad Vito Gamberale come le reti, se e quando saranno privatizzate, e l'energia"*.

Gli altri fondi sono stati finora un mezzo fallimento. Ma non è colpa loro: investire in greenfield in Italia non è facile. Dalla progettazione alla realizzazione possono passare anche decenni, tra passaggi burocratici, pareri vincolanti e non, ricorsi al Tar. Chi può fare un investimento che non è certo né del quando né del modo? Così i soldi dei privati, che pure si potrebbero trovare, restano dove sono, cioè nelle loro tasche. In attesa che una riforma delle procedure e del contenzioso quantomai complicata possa rilanciare l'appetibilità di certi investimenti in opere di lungo periodo.

L'ultima speranza, per il momento, viene dalla Cassa Depositi e Prestiti, che vuole aiutare i Comuni a spendere di più senza aumentare l'indebitamento. A Milano ha dato la sua consulenza per creare un fondo immobiliare con i beni dello stesso municipio dove è anche entrata con l'equity. Altri Comuni potrebbero fare la stessa cosa: almeno tutti quegli immobili che hanno servirebbero a qualcosa.

Ma c'è di più: la Cassa ha depositato nel conto di Tesoreria circa 10 miliardi non utilizzati dai Comuni nel 2007, per i quali il Tesoro comunque paga un rendimento prefissato. Chissà, forse a Tremonti può venire qualche idea su come investirli in maniera più produttiva. Basta poco, in fondo: solo un pizzico di quella fantasia finanziaria che lo stesso Tremonti più volte si è autoaccreditato.

*Adriano Bonafede*

### ***Crisi mercati; Berlusconi: A Italia 15-20% stanziamenti Bei***

*16 ottobre*

[http://www.tendenzeonline.info/apcom/view.php?s=20081016\\_000142.xml](http://www.tendenzeonline.info/apcom/view.php?s=20081016_000142.xml)

All'Italia dovrebbe toccare una grossa fetta dei finanziamenti che il Consiglio europeo ha chiesto alla Banca europea degli investimenti di stanziare per le infrastrutture nei Paesi dell'Ue.

"L'invito che abbiamo dato alla Bei per sostenere le infrastrutture porterà ad una cifra complessiva di 30-40 miliardi, dei quali all'Italia calcoliamo che arrivi il 15-20%", ha spiegato il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, durante la conferenza stampa tenuta al termine del vertice Ue.

Il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, seduto accanto a Berlusconi, ha spiegato che adesso "è fondamentale guardare agli elementi dell'economia reale. Non esistono vie nazionali per la soluzione ma solo vie europee. Noi in Italia puntiamo molto a una politica di rilancio della domanda pubblica", "per le infrastrutture", ha chiosato Berlusconi.

## **GRANDI OPERE**

---

### ***Crisi economia: nel pacchetto misure anche fondo infrastrutture***

*14 novembre*

<http://www.consumatori-oggi.it/archives/00016187.html>

Ci sarà anche un consistente fondo per le infrastrutture nel pacchetto allo studio del governo per affrontare la crisi economico-finanziaria. A quanto si apprende da fonti ministeriali, il Cipe di venerdì 21 novembre dovrebbe attivare un fondo da 12,7 miliardi per le infrastrutture. La "domanda pubblica", infatti, è stata indicata dal ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, come una delle leve per far ripartire la crescita in un momento di crisi.

Lo stesso giorno, venerdì 21, dovrebbe anche essere convocato il Consiglio dei ministri con all'ordine del giorno il pacchetto annunciato sia dal premier Silvio Berlusconi in più occasioni, sia dal ministro Tremonti.

Due i 'fronti' di intervento: famiglie e imprese con un occhio di riguardo per le Pmi. Ma anche le banche dovrebbero essere interessate. Una volta varato il dl salvabanche (al voto dell'aula della Camera la prossima settimana), potranno così decollare misure di garanzia a tutela di consumatori e imprese: a questo proposito, si parla di un fondo centrale di garanzia da 600 milioni. A favore delle famiglie, tra le ipotesi, uno sconto fiscale 'una tantum' sulle tredicesime.

"Non è stata presa ancora una decisione definitiva" assicurano dal ministero dell'Economia. La prossima settimana dovrebbero esserci nuovi incontri interministeriali e con le parti sociali dopo il vertice di martedì. (AGI)

**Opere pubbliche, in arrivo 16,6 miliardi**

11 novembre

[http://www.ilmessaggero.it/articolo.php?id=34423&sez=HOME\\_ECONOMIA](http://www.ilmessaggero.it/articolo.php?id=34423&sez=HOME_ECONOMIA)

L'appuntamento è fissato per venerdì a Palazzo Chigi. In agenda c'è lo sblocco, da parte del Cipe, di un piano da 16,6 miliardi per le opere pubbliche. Si tratta di un prima risposta alla crisi. Interventi concreti per sostenere l'economia reale e la domanda interna. Misure che nelle intenzioni di Giulio Tremonti - che ha annunciato la riunione del Cipe - passano attraverso una massiccia dose di investimenti pubblici, in perfetto stile keynesiano. E che si affiancheranno a quelle già previste per rafforzare il patrimonio delle banche e consentire quindi un regolare flusso di credito al sistema produttivo in affanno.

Non è dunque escluso che il governo annunci anche altri interventi per far fronte al gelido vento della recessione. Allo studio, ad esempio, c'è anche la possibilità di far pagare l'Iva ai commercianti solo quando si incassa effettivamente e non subito come accade attualmente. Resta in ballo anche la detassazione degli straordinari e dei premi di produzione. E altre misure di stimolo per i consumi. Non dovrebbe comunque essere privilegiato un settore specifico.

Di certo - ha osservato sempre il ministro Tremonti - per l'Europa come per l'Italia «è fondamentale in questo momento la domanda pubblica». «Vedrete - ha aggiunto - che entro Natale tutti i Paesi faranno i piani di intervento a sostegno dell'economia», aggiungendo che prima dello scorso lunedì, quando sono stati diffusi i dati sulla crescita dei Paesi Ue da parte dell'eurogruppo, non era possibile mettere in campo interventi. C'è comunque, almeno per l'Italia, da fare i conti con il bilancio statale e gli stretti margini di manovra consentiti.

Ma il Cipe come si muoverà? Quali saranno le priorità? In queste ore l'ordine del giorno è in fase di definizione e messa a punto. Sul tavolo ci sono 16,6 miliardi di euro da destinare al rilancio delle infrastrutture. In parte si tratta di fondi europei già stanziati, in parte di linee d'intervento nuove. Di certo si affronterà la questione del "corridoio tirrenico".

E' stato proprio il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli a spiegare che le procedure per far decollare l'autostrada Livorno-Civitavecchia erano ormai alla fase finale. Si attende infatti solo la delibera della giunta regionale del Lazio. «Piero Marrazzo - ha detto Matteoli un paio di giorni fa - mi ha presentato alcune difficoltà sul tracciato, che riguardano i 37 chilometri della sua Regione. Gli ho detto di decidere in fretta. È l'ora di chiudere questa partita». Tremonti, parlando alla Fondazione Italia-Cina, ha rilevato come stia «avanzando in Europa la proposta italiana di inserire le Casse Depositi e Prestiti nella Bei utilizzando quest'organo per far ripartire gli investimenti infrastrutturali». «Sarebbe anche - ha concluso - un simbolo politico». Proprio la Cassa Depositi dovrebbe avere un ruolo importante, facendo da propulsore ed investitore diretto nelle infrastrutture.

Accanto a queste misure, insiste Tremonti, occorre mettere in campo una più generale ridefinizione degli accordi internazionali. Ribadisce quindi la necessità di realizzare un nuovo accordo internazionale che sostituisca quello di Bretton Woods del lontano 1944 per regolare gli squilibri «di una globalizzazione fatta con eccessiva fretta in solo 10 anni e che è all'origine dell'attuale crisi».

Tremonti ha spiegato come sia «ancora incerto chi dovrà realizzare tale nuovo accordo. Può essere il G8, il G14 o il G20 anche se questo è asimmetrico perché ad esempio non include la Spagna».

Il ministro dell'Economia ha poi spiegato di «non essere mai stato contro la Cina, ma piuttosto contro un'idea di Europa». «La Cina fa il suo mestiere, fa la Cina», il problema sono le eccessive regole dell'Unione Europea che «ci spiazzano in termini di competitività». «L'Europa - ha concluso - non ha fatto troppo bene l'Europa». *Umberto Mancini*

**Crisi, maxi-piano per le infrastrutture**

11 novembre

[http://finanza.repubblica.it/News\\_Dettaglio.aspx?del=20081111&fonte=AGI&codnews=269313](http://finanza.repubblica.it/News_Dettaglio.aspx?del=20081111&fonte=AGI&codnews=269313)

Un maxi-piano per le infrastrutture da 16,6 miliardi di euro. A vararlo sarà il Cipe chiamato la prossima settimana a riunirsi in seduta straordinaria per sbloccare il piano di investimenti pubblici sulle infrastrutture. 'Si tratta - scrive il Messaggero - di un prima risposta alla crisi. Interventi concreti per sostenere l'economia reale e la domanda interna. Misure che nelle intenzioni di Giulio Tremonti passano attraverso una massiccia dose di investimenti per rilanciare le opere pubbliche. E che si affiancheranno probabilmente a quelle già previste per rafforzare il patrimonio delle banche'. 'Cantieri e imprese, il governo è pronto a varare la fase due' il titolo del Corriere della Sera che sottolinea come - se si vada facendo strada l'idea di un piano infrastrutturale europeo per favorire la crescita', come da precisazione dello stesso ministro dell' Economia -, per l'Italia è cosa di giorni, laddove 'le delibere Cipe per le nuove infrastrutture sono già pronte'. Il quotidiano riferisce anche di un incontro riservato ieri sera a Milano tra il ministro dell' Economia e il vicepresidente Unicredit Fabrizio Pelenzona: 'E' probabile che si sia parlato del fondo 'salva-banche' con cui il governo dovrebbe iniettare liquidità negli istituti con dei bond a richiesta'. Repubblica sottolinea che 'Tremonti stringe i tempi sul

piano anti- crisi', anticipando aiuti all' economia entro Natale e che, sul fronte della Finanziaria, il Pdl ha presentato un emendamento che riserva un eventuale 'tesoretto' alla riduzione della pressione fiscale sui redditi bassi.

### **Per le infrastrutture 16 miliardi**

31 ottobre

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnline4/Finanza%20e%20Mercati/2008/10/infrastrutture-miliardi.shtml?uuid=2171bdee-a71c-11dd-912b-fabc61a6857c&DocRulesView=Libero>

Il Governo ascolta ma non scopre ancora le carte. Sul pacchetto a sostegno dell'economia reale ieri nel vertice di Palazzo Chigi hanno parlato soprattutto le associazioni imprenditoriali presentando le loro richieste. Il ministro per l'Economia Giulio Tremonti, sollecitato ad intervenire, ha preferito citare il motto «la parola è d'argento ma il silenzio è d'oro» e ha sottolineato: «Siamo qui per prendere nota». Al Consiglio dei ministri di oggi potrebbe esserci un giro di tavolo, difficile invece che arrivi già un provvedimento.

Al tavolo presieduto dal premier Berlusconi si sono seduti l'Abi, la Confindustria, Confartigianato, la Confcommercio e le altre organizzazioni datoriali. Dal premier un invito a «recuperare ottimismo». Dopo l'incontro con gli imprenditori, Berlusconi e i ministri Tremonti, Scajola, Matteoli e Brunetta hanno proseguito la riunione per circa un'ora.

Per sostenere le imprese sarebbero tre i punti di partenza: subito garanzie sui prestiti per le Pmi e i Confidi, con estensione anche all'artigianato del Fondo del ministero dello Sviluppo; incentivi all'innovazione con interventi mirati al risparmio energetico e con l'estensione di "Industria 2015"; accelerazione sulle infrastrutture partendo da quelle che possono essere subito sbloccate dal Cipe. Nell'incontro Scajola avrebbe parlato di 12 miliardi per grandi opere, energia e tlc (risorse Fas), ma sarebbe stato corretto da Berlusconi, secondo il quale la cifra ammonterebbe a 16,3 miliardi. Questa differenza di 4 miliardi potrebbe derivare dai limiti di impegno aggiuntivo della Legge obiettivo (tra 1,1 e 2,2 miliardi) e dalla riprogrammazione di risorse europee. Le ultime simulazioni effettuate, invece, avrebbero fatto emergere ostacoli di costo e difficoltà di reperire risorse per la detassazione delle tredicesime, fortemente richiesta anche ieri da Confcommercio e Confesercenti. Valutazioni dello stesso tipo sono in corso sulla Tremonti-ter per la detassazione degli utili reinvestiti in innovazione. «Le risorse sono poche – avrebbe ribadito anche ieri il Governo – ma si farà di tutto anche per utilizzare fondi Ue» e quanto alla Finanziaria, precisa in serata il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Paolo Bonaiuti, «data la situazione dei conti pubblici, non può essere oggetto di modifiche». «La priorità assoluta è non far mancare il credito alle imprese» ha commentato il presidente di Confindustria Emma Marcegaglia al termine dell'incontro, aggiungendo che oggi ci sarà un tavolo tecnico con le banche. Dal presidente dell'Abi Corrado Faissola, che ieri ha escluso allarmi sull'offerta creditizia («a settembre gli impieghi sono cresciuti a due cifre»), sono arrivate tre indicazioni per l'economia reale: modificare il regime di deducibilità fiscale delle perdite sui crediti, agevolare la ripatrimonializzazione delle Pmi, un maggior coordinamento per i Confidi. Marcegaglia ha poi passato in rassegna le misure da prendere, «con risposte già nei prossimi giorni». Sul versante del fisco, dice, «occorre portare dagli attuali 516mila euro a un milione il tetto per la compensazione automatica dei crediti di imposta» e bisogna innalzare il tetto di indeducibilità degli interessi passivi dall'attuale 30% del Mol al 40%, un incremento che sconterebbe l'aumento dei tassi. Sul credito alle imprese, insiste, bisogna potenziare i Confidi, «con un intervento per aumentarne la patrimonializzazione che non costerebbe più di 150 milioni». Sull'innovazione «un piano di efficienza elettrica che riguardi l'auto, gli elettrodomestici, i motori inverter e quelli elettrici industriali, gli edifici e tutti i settori che si muovono in questa direzione».

Poi il capitolo strategico delle infrastrutture: «Se ci si muove in tempi veloci si possono sbloccare circa 30 miliardi di opere, pari a 2 punti di Pil», somma «di 16 miliardi di opere che potrebbe sbloccare il Cipe e di 15 miliardi che possono essere attivati dalla Cassa depositi e prestiti per gli enti locali».

### **CORSIA ACCELERATA PER LE GRANDI OPERE**

Al Cipe il compito di sbloccare una grossa tranches di finanziamenti per le grandi opere. Nell'incontro di ieri il ministro Scajola avrebbe parlato di 12 miliardi per grandi opere, energia e tlc (risorse Fas), ma sarebbe stato corretto da Berlusconi, secondo il quale la cifra ammonterebbe a 16,3 miliardi. Questa differenza potrebbe derivare dai limiti di impegno aggiuntivo della Legge obiettivo (tra 1,1 e 2,2 miliardi) e dalla riprogrammazione di risorse Ue

### **GARANZIE ALLE PMI E INCENTIVI SU HI-TECH**

Si lavora a un piano di agevolazioni che premiano il risparmio energetico. Confindustria propone interventi «che riguardino l'auto, gli elettrodomestici, i motori inverter e quelli elettrici industriali, gli edifici e tutti i settori che si muovono in questa direzione». Per il capitolo-prestiti, il Fondo di garanzia per le Pmi dello Sviluppo economico riguarderà anche

l'artigianato e forse sarà operativo entro una settimana  
Il menù degli interventi

#### CREDITO AGEVOLATO PER I NEONATI

Al momento l'ipotesi è in fase istruttoria: il Governo si impegna a destinare un fondo di garanzia a copertura di prestiti bancari agevolati per famiglie con un neonato. Il fondo, di 30-40 milioni di euro, coincide con il budget del Dipartimento per la famiglia presso la Presidenza del Consiglio. Le banche potranno prestare cinquemila euro per ogni nuovo nato a un tasso del 4% e con una possibilità di rateo fino a cinque anni

*Carmine Fotina*

#### **Ance: la Finanziaria 2009 taglia le infrastrutture**

*30 ottobre*

<http://www.edilportale.com/edilnews/NpopUp.asp?idDoc=13110&idCat=15>

Dall'analisi del Disegno di Legge Finanziaria 2009 emerge una riduzione delle risorse destinate a nuove infrastrutture nel 2009 del 14,2% in termini reali rispetto all'anno precedente, dato che conferma le previsioni formulate dall'Ance a luglio. Il risultato negativo per il 2009 può essere attribuito, per la parte più rilevante, alle forti riduzioni ai trasferimenti per i principali soggetti attuatori.

Rispetto ai grandi programmi di spesa appare preoccupante, oltre alla contrazione rispetto al 2008, la pesante riduzione che emerge dal confronto con le dotazioni finanziarie previste originariamente per il 2009 dalla manovra finanziaria dello scorso anno. Per l'Anas è prevista una riduzione del 23% delle risorse previste per il 2009, mentre per le Ferrovie dello Stato addirittura del 33%. Ad essere a rischio non è solo la capacità di realizzare opere necessarie al Paese, ma la stessa solvibilità per contratti in corso.

Ancora più critiche le previsioni per la Legge Obiettivo. Il Disegno di Legge Finanziaria 2009 disattende completamente le richieste avanzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il Programma (4 miliardi di euro nel 2009 e 5 miliardi per ciascuno degli anni 2010 e 2011, per un totale di 14 miliardi nel triennio 2009-2011) (leggi tutto), non prevedendo nessuno stanziamento aggiuntivo per il Fondo opere strategiche. Con questa interruzione nei finanziamenti viene a mancare quella continuità di stanziamenti necessaria per dare attuazione a molti grandi progetti, ormai maturi dal punto di vista progettuale e politico che richiedono un'adeguata provvista finanziaria.

Il Governo sembra voler trovare strade alternative per compensare l'assenza di stanziamenti pubblici per il Programma. È il caso dell'Accordo firmato, firmato l'8 ottobre 2008, tra la Banca Europea degli Investimenti e il Ministero delle infrastrutture e trasporti che secondo il Governo consentirebbe di finanziare il Programma per 15 miliardi di euro in cinque anni (leggi tutto). Non si tratta, però, di un accordo di finanziamento ma di un'intesa finalizzata ad una più tempestiva valutazione dei progetti da parte della banca.

Nella stessa direzione sembra orientato il riassetto delle risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate, disposto dalla manovra d'estate, che ha previsto l'istituzione di un fondo per il finanziamento di grandi interventi strategici, alimentato dalle risorse FAS non ancora programmate (14,3 miliardi di euro). Con questa disposizione, infatti, il Governo sembra voler sopperire al mancato finanziamento della Legge Obiettivo con le risorse del FAS che, però, perderebbero la loro finalità primaria, quella del riequilibrio territoriale mediante l'apporto di risorse aggiuntive.

Non è solo il taglio delle risorse a destare preoccupazione per il futuro del settore delle costruzioni. Sempre più spesso le imprese lamentano situazioni di blocchi nei trasferimenti da parte della pubblica amministrazione a fronte di lavori eseguiti. Uno dei motivi principali è rappresentato dal Patto di stabilità interno, ovvero il limite all'indebitamento di Enti Locali e Regioni. Il meccanismo di calcolo alla base del Patto di stabilità interno per il 2008 ha aggravato le tensioni tipiche della chiusura dell'esercizio finanziario, per aver considerato i pagamenti per spese in conto capitale come componente negativa della manovra. Il Governo è chiamato ad un atto di responsabilità, ovvero di sospendere per l'anno in corso l'applicazione del Patto per i pagamenti dovuti alle imprese per i lavori in corso.

**Il report dell'Ance è inserito alla fine della presente NewsLetter**

### **Marcegaglia: Sbloccare subito 30 mld infrastrutture**

30 ottobre

[http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/10\\_ottobre/30/crisi\\_mercati\\_marcegaglia\\_sbloccare\\_subito\\_30\\_mld\\_infrastrutture.16657124.html](http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/10_ottobre/30/crisi_mercati_marcegaglia_sbloccare_subito_30_mld_infrastrutture.16657124.html)

Il leader degli industriali, Emma Marcegaglia, chiede al governo di far ripartire il piano per le infrastrutture e di sbloccare i 30 miliardi già a disposizione per le grandi opere. Parlando al termine della riunione a palazzo Chigi, la presidente di Confindustria ha riferito di aver chiesto al governo di far partire "il piano almeno per quelle opere già finanziate che a causa di lungaggini burocratiche non è ancora operativo: occorre - ha sollecitato Marcegaglia - sbloccare in tempi rapidi i fondi".

Il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, si è detto favorevole ad accogliere la richiesta di Confindustria. Per le grandi opere ci sono a disposizione 30 miliardi di euro, 16,3 miliardi arrivano dai Fondi europei e 15 miliardi di finanziamenti della Cassa depositi.

## **PORTI, INTERPORTI, AEROPORTI, ECC...**

### **A interporto Parma finanziamento da 2,5 mln euro**

6 novembre

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=334592&img=&idregione=&nome=&articolo=INFRASTRUTTURE:%20A%20INTERPORTO%20PARMA%20FINANZIAMENTO%20DA%202,5%20MLN%20EURO>

È stata firmata stamani la convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Provincia e l'Interporto di Parma.

L'accordo, spiega una nota, prevede un finanziamento di 2,5 milioni di euro per interventi finalizzati all'eliminazione dei cosiddetti "colli di bottiglia" del sistema logistico nazionale ed a realizzare interconnessioni stradali e ferroviarie tra gli hub portuali e Interporto.

In particolare si provvederà a realizzare l'elettrificazione del binario di raccordo tra la stazione di Castelguelfo e l'Interporto di Parma ed un sistema informatico di controllo per la gestione dei treni in transito dall'Interporto stesso.

### **Matteoli firma decreto per l'interporto di Guasticce**

5 novembre

<http://www.asca.it/moddettnews.php?idnews=788733&canale=ORA&articolo=INFRASTRUTTURE:%20MATTEOLI%20FIRMA%20DECRETO%20OPER%20L'INTERPORTO%20DI%20GUASTICCE>

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, Giulio Tremonti, ha firmato il decreto per la concessione di un contributo di oltre 26 milioni di euro a favore dell'Interporto di Guasticce (LI).

Il progetto, già approvato dal CIPE con propria delibera, prevede la realizzazione della viabilità interna dell'interporto "Amerigo Vespucci". Le aree già urbanizzate verranno collegate ed estese fino alla zona dei Magazzini Generali e fino allo svincolo est della strada Firenze-Livorno limitrofa all'area interportuale. Il progetto prevede anche la realizzazione di altre opere di urbanizzazione primaria come la rete viaria, le reti di servizi tecnologici (antincendio, rete idrica potabile ed industriale, gas metano, linee elettriche e relative cabine, linee telefoniche e trasmissione dati, illuminazione), degli impianti e delle opere di sistemazione a verde.

Il contributo complessivamente fissato in 26.077.414 euro verrà erogato in 3 annualità a partire dal corrente anno.

"Sono molto soddisfatto del risultato che abbiamo raggiunto - ha dichiarato il Ministro Matteoli - perchè queste risorse andranno a finanziare un intervento importante per lo sviluppo di una infrastruttura strategica come l'Interporto di Guasticce. È un segnale forte dell'attenzione che il Governo intende avere rispetto alla modernizzazione infrastrutturale del Paese senza la quale - ha concluso il Ministro - sarebbe impossibile il rilancio dello sviluppo e l'incremento del PIL". Il Ministro Matteoli ha preannunciato che visiterà l'Interporto nelle prossime settimane.

## NOTIZIE DALLE REGIONI

---

### **Sicilia: Leonardi, con fondi UE completeremo infrastrutture**

14 novembre

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=337401&img=&idregione=&nome=&articolo=SICILIA:%20LEONARDI,%20CON%20FONDI%20UE%20COMPLETEREMO%20INFRASTRUTTURE>

Completamento della rete autostradale, rilancio in grande stile dei porti per fare della Sicilia una piattaforma logistica del Mediterraneo e valorizzazione dei beni culturali. A un mese esatto dal suo insediamento, il professore Robert Leonardi, neo dirigente generale del dipartimento della Programmazione, fissa gli obiettivi per spendere i quasi 10 miliardi di euro di risorse comunitarie destinate all'Isola nei prossimi 5 anni. *"Quello che abbiamo trovato - dice Leonardi al TgWeb della Regione siciliana (www.regione.sicilia.it/tgweb) - era un programma molto diffuso sul territorio, molto spezzettato nelle sue parti e mancante di una strategia comune. Stiamo tentando di identificare le priorità e poi concentrare i soldi su queste. Visto che questo sarà l'ultimo ciclo di programmazione, infatti dopo il 2015 non ci saranno più fondi strutturali convergenza per la Sicilia, dobbiamo completare tutte quelle infrastrutture in grado di stimolare una crescita endogena, che sia sostenibile una volta che non ci saranno più i fondi"*.

### **Zingaretti, 127 mln euro per infrastrutture**

13 novembre

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=337115&img=&idregione=&nome=&articolo=ROMA/PROVINCIA:%20ZINGARETTI,%20127%20MLN%20EURO%20PER%20INFRASTRUTTURE>

*"Il consiglio provinciale ha approvato una correzione alla manovra di bilancio che impegna 127 milioni euro per infrastrutture materiali. La decisione è stata presa con una grande solidarietà della maggioranza, in clima di cooperazione con l'opposizione ed è un altro segnale che la Provincia di Roma va avanti e vuole dare un contributo concreto alla crisi finanziaria e di crescita che il nostro territorio sta vivendo"*. A dirlo il Presidente della Provincia di Roma, Nicola Zingaretti, al termine della presentazione del nuovo portale e della newsletter. Nel dettaglio, come ha spiegato l'assessore provinciale al Bilancio, Antonio Rosati, 50 milioni di euro sono destinati alla scuola, altrettanti alla sicurezza e alla manutenzione stradale, 18 alla realizzazione dei corridoi della mobilità per l'eliminazione di alcuni passaggi a livello sulla via Flaminia, intervento che consentirà l'aumento di frequenza dei treni. Altri 3 milioni saranno destinati alla realizzazione degli impianti sportivi nelle scuole, 2 milioni al sistema delle aree ambientali e 5 milioni all'edilizia patrimoniali. *"Soprattutto si tratta - ha aggiunto Rosati - di investimenti manutentivi per dare una risposta alle piccole e medie imprese della provincia"*.

### **Riccardi, attiveremo 2 miliardi in 5 anni**

12 novembre

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=336774&img=&idregione=&nome=&articolo=FVG/INFRASTRUTTURE:%20RICCARDI,%20ATTIVEREMO%202%20MILIARDI%20IN%205%20ANNI>

Due miliardi. "Ci apprestiamo ad attivare circa 2 miliardi di euro nel quinquennio 2009-2013 - ha confermato oggi l'assessore regionale alla Viabilità e Trasporti Riccardo Riccardi, incontrando i sindacati di categoria del settore trasporti - per intervenire nel campo delle infrastrutture, in tutto il Friuli Venezia Giulia, utilizzando risorse del bilancio della Regione, di Autovie Venete, di FVG Strade, dell'Anas e dello Stato".

"Il 2009 sarà l'anno dedicato ai progetti, 'ai timbri', alle gare", ha illustrato Riccardi ai rappresentanti di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil ed Ugl Trasporti, ma "il 2010 sarà finalmente l'anno dei cantieri", confermando la scelta indicata nella finanziaria regionale per il prossimo anno di una programmazione pluriennale per la rete viaria d'interesse nazionale e regionale.

Un parco-programmi (condiviso dalle quattro sigle sindacali) di opere "necessarie" per il sistema economico ma allo stesso tempo, ha aggiunto, un investimento allo sviluppo, sociale, non solo in termini produttivi, per dare risposte a questi tempi di crisi.

Due, per l'assessore, gli aspetti di rilievo di tale programma a cinque anni: un impegno economico importante, per incentivare il trasferimento modale, cioè per lo spostamento del traffico pesante dalla strada verso la ferrovia ed il mezzo marittimo (con la previsione in finanziaria, ad esempio, di un investimento di 1,5 milioni di euro l'anno per 10 anni per l'acquisto da parte di Ferrovie Udine-Cividale srl di vagoni e locomotori); la volontà di giungere quanto prima alla sottoscrizione con Trenitalia del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale (le relative risorse sono state

inserirle nella manovra finanziaria della Regione) "senza peraltro arretrare di un passo rispetto alle nostre richieste di verifica su pulizia, puntualità, ecc.". Ma, ha confermato ai sindacati, "ho l'impressione che ci sia ancora una distanza significativa tra Regione e Trenitalia".

### **Regione anticipa 214 mln per circumetnea di Catania**

29 ottobre

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00023767.html>

La giunta siciliana ha approvato un finanziamento di 213 milioni e 810 mila euro destinato alla realizzazione della ferrovia Circumetnea. Le risorse sono un'anticipazione dei Fondi per le aree sottoutilizzate (Fas) attribuiti alla Regione dalla delibera Cipe 166 del 2007. La giunta ha dato il via libera per l'apertura, entro il primo semestre del prossimo anno, dei cantieri di Nesima-Misterbianco e Stesicoro-Aeroporto, già dotati di progetto definitivo. Il provvedimento è rivolto a quegli interventi che sono già cantierabili e risultano coerenti con il Quadro strategico nazionale e sono prioritari in tutti i documenti di programmazione regionale e nazionale. La proposta della Regione dovrà essere condivisa dal Ministero per lo Sviluppo economico prima che i due interventi sia inseriti nell'Apq in corso di aggiornamento. "Così come abbiamo lavorato - ha detto il presidente della Regione Siciliana, Raffaele Lombardo - affinché Catania potesse avere i fondi necessari per ammodernare ed ampliare la rete metropolitana della storica ferrovia Circumetnea, riconvertendola in un servizio moderno ed efficiente; allo stesso modo la Regione garantirà a Palermo l'impegno per la realizzazione della metropolitana, un'opera fondamentale per assicurare il collegamento in un'area urbana in continua espansione e sempre più caotica". (AGI)

### **In Campania fino al 2011 lavori per 3,7 mld**

29 ottobre

<http://inx.casertasette.com/modules.php?name=News&file=article&sid=15764>

"Negli ultimi due anni l'Anas ha ultimato lavori in Campania per oltre 700 milioni di euro, attualmente sono in corso lavori per oltre 1,8 miliardi di euro, dei quali 1,5 miliardi per l'autostrada Salerno - Reggio Calabria e sono programmati fino al 2011 lavori per 3,7 miliardi". Lo ha ricordato il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, a margine della cerimonia di inaugurazione della variante di Cascano di Sessa Aurunca, alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il sottosegretario ai trasporti, Giuseppe Maria Reina e l'assessore regionale ai trasporti, Ennio Cascetta. "L'impegno dell'Anas - ha aggiunto Ciucci - non si ferma alle opere in corso. Con la Regione Campania abbiamo redatto un quadro programmatico che ridisegna nel complesso la rete viaria regionale ed interregionale. I lavori in cantiere per questo territorio, da qui al 2011, prevedono investimenti complessivi per 3,7 miliardi di euro che riguardano sia nuove opere, oltre 3,5 miliardi di euro, e sia la manutenzione straordinaria della rete con interventi per la sicurezza stradale e la sicurezza nelle gallerie, circa 150 milioni di euro". "Questi interventi in parte sono già finanziati e in parte ancora da finanziare, anche attraverso il coinvolgimento dei capitali privati, come avverrà per la Variante di Caserta, comprendente le bretelle di collegamento con l'aeroporto di Grazzanise, e per la Benevento-Caianello, per la quale abbiamo già individuato il soggetto promotore", ha aggiunto Ciucci. Ciucci si è detto, infine, convinto che "attraverso gli interventi in corso e programmati si riuscirà ad assicurare un adeguato livello infrastrutturale al territorio campano, con un impatto significativo sulla realtà occupazionale, creando le premesse per un ulteriore forte sviluppo socio-economico e per un rilancio di quella che è una regione fondamentale per l'Italia come la Campania".

### **Matteoli incontra Cammarata, 250-300 mln per metroò**

28 ottobre

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00023737.html>

Il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Altero Matteoli ha incontrato il sindaco di Palermo, Diego Cammarata per discutere dell'infrastrutturazione del capoluogo siciliano con particolare riferimento alla metropolitana leggera automatica. Al riguardo, il ministro ha confermato al sindaco che, una volta identificato l'ammontare complessivo delle risorse Fas per le infrastrutture, la città di Palermo potrà contare, secondo una nota del ministero, su un finanziamento quantificabile in circa 250-300 milioni di euro per la realizzazione dell'opera, già prevista dalla Legge Obiettivo. A tali risorse si dovrà aggiungere il finanziamento regionale. Il sindaco Cammarata ha preso atto "con soddisfazione" delle rassicurazioni del ministro Matteoli.

**Complanare, casello, variante: la coperta delle infrastrutture è troppo corta?**

18 ottobre

<http://www.orvietosi.it/notizia.php?id=15098>

Complanare, variante di Sferracavallo e casello: Orvieto al bivio sul tema delle infrastrutture. L'intenzione di Comune, Provincia e Regione sul potenziamento infrastrutturale dell'Orvietano sembra quella di realizzare più possibile (tutto quanto è previsto nel prg), ma la coperta potrebbe rivelarsi troppo corta. Tutta la verità, dopo anni di parole dette e mezze verità, potrebbe arrivare mercoledì prossimo, data alla quale è stato aggiornato l'incontro che c'è stato ieri, a Terni, fra le tre istituzioni, sul piano d'investimenti viario 2009 – 2011.

La prima novità arriva sul casello Orvieto nord. La società Autostrade avrebbe deliberato, lo scorso 30 settembre, 6 milioni d'investimento per realizzare lo svincolo. Il casello, insomma, si farà. E la viabilità di raccordo? Qui dovrebbero trovare un'intesa Comune, Provincia e Regione per individuare complessivamente circa 3 milioni di euro, impegno di spesa previsto per le infrastrutture secondarie di raccordo alla viabilità ordinaria.

I soldi per il primo stralcio della complanare (il secondo non è ancora neanche in discussione), con il finanziamento regionale di 12 milioni di euro, ci sono. Euro più, euro meno.

In ballo però c'è anche la variante di Sferracavallo: altri tre milioni di euro. Insomma, considerando che la Regione in aggiunta ai 12 milioni di euro della complanare sembra non metterà più di altri 2 milioni di euro e che la spesa complessiva per casello e variante arriva a 6 milioni, Provincia e Comune sembra dovranno trovare nel bilancio circa 4 milioni. Col rischio, in alternativa, di dover rinunciare all'uno o all'altra. O quanto meno di dover stabilire delle priorità. Si saprà mercoledì prossimo, quando gli impegni di spesa degli enti dovranno essere messi nero su bianco.

Intanto, è stato scandito un ipotetico cronoprogramma che vedrebbe partire il cantiere della complanare il prossimo anno o al massimo per la primavera del 2010 e la realizzazione dei progetti esecutivi di casello e variante entro il 2009.

Stefania Tomba

**CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI****Capitali privati per una ricetta anticrisi**

27 ottobre

[http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=787093&canale=ORA&articolo=INFRASTRUTTURE:%20CAPITALI%20PRIVATI%20PER%20UNA%20RICETTA%20ANTICRISI%20\(SERVIZIO\)](http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=787093&canale=ORA&articolo=INFRASTRUTTURE:%20CAPITALI%20PRIVATI%20PER%20UNA%20RICETTA%20ANTICRISI%20(SERVIZIO))

*"Nei prossimi mesi assisteremo inevitabilmente ad un allentamento della domanda, che dovrà in qualche maniera essere colmato con un'immissione di potere d'acquisto da parte del settore pubblico".* Questa considerazione del presidente di Atlantia, Gian Maria Gros Pietro, intervenuto oggi al convegno dell'IGI (Istituto Grandi Infrastrutture) su *"Capitali privati per le opere pubbliche e condizioni normative"*, ha ricondotto all'attuale contesto economico il dibattito sempre acceso sulle infrastrutture in Italia.

Gros Pietro ha quindi sottolineato la necessità di adoperare l'investimento in infrastrutture come leva anticiclica a fronte di una recessione annunciata.

L'immissione di potere d'acquisto, infatti - ha rilevato - deve rispettare tre condizioni: non alimentare le importazioni, per evitare un peggioramento dei conti; incidere su elementi strutturali del sistema economico ("non si tratta - ha detto - di scavare buche di memoria keinesiana"); essere supportabile per il bilancio pubblico.

La realizzazione di infrastrutture ed in generale di opere pubbliche risponde a tutte le tre condizioni, anche a quella sul bilancio pubblico, perchè è sicuramente possibile mobilitare forti finanziamenti privati, purchè ai privati si diano regole certe, si creino rapporti chiari ed immutabili".

La base di questi rapporti - come ha puntualizzato il Presidente dell'IGI, Giuseppe Zamberletti - è costituita dalla certezza normativa. "L'osservatorio dell'IGI - ha detto Zamberletti - ha rilevato un trend di crescita del project financing di interventi medio-piccoli tra il 2004 ed il 2007. È bastata l'abolizione del diritto di prelazione e la conseguente incertezza normativa per determinare un calo del 50 per cento.

A questi problemi, in ogni modo, secondo il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, Luigi Grillo, si è data in gran parte soluzione con il terzo decreto correttivo del Codice dei contratti emanato nel settembre scorso.

"Esiste oggi in Italia - ha detto Grillo - una normativa efficace che molti Paesi esteri non hanno, quella che manca dal 1993, quando, con la legge Merloni si pose di fatto il blocco a qualunque opera pubblica". Il coinvolgimento di capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture è quindi oggi sicuramente possibile e più semplice che in passato.

Ed i capitali, anche in questo difficile momento dell'economia e delle finanza internazionale, sono disponibili: "ci sono

nel mondo capitali sempre in cerca di collocazione' ha infatti concluso Gros Pietro.

*"Tralasciando i fondi sovrani, che pure esistono, basta pensare ai fondi pensione, che, in costante crescita, hanno necessità di trovare impieghi sicuri, con rendimenti costanti per periodi di venti o trent'anni".*

## EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

---

***Gamberale, per farne nuove vendere esistenti***

10 novembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20081110160634765968.html>

Per realizzare nuove opere infrastrutturali occorre da una parte riformare il processo autorizzativo e dall'altra far sì che le istituzioni vendano a fondi privati le opere esistenti per recuperare risorse a favore di nuovi interventi. È questa la ricetta proposta da Vito Gamberale, amministratore delegato di F2I, il Fondo per le infrastrutture italiane, a un convegno sul tema a Milano. "Le nuove infrastrutture - ha spiegato Gamberale - devono essere finanziate o dai soggetti che le gestiscono o dalle istituzioni: queste ultime per procurarsi i mezzi debbono vendere le infrastrutture ai fondi che le possono comprare: questo il circolo virtuoso che si deve attivare. Le infrastrutture esistenti pubbliche devono essere vendute e poi con questi ricavati le istituzioni possono sottoscrivere capitali per le nuove infrastrutture". Gamberale ha poi escluso che il fondo da lui guidato possa direttamente investire nelle nuove infrastrutture, non ancora finanziate, connesse all'Expo di Milano. "I fondi per le infrastrutture - ha spiegato Gamberale - siccome raccolgono fondi di investitori non possono investire in opere nuove i cui tempi di realizzazione sono lunghi e incerti". Accanto alla proposta che le istituzioni cedano le infrastrutture già esistenti, Vito Gamberale ha sottolineato come la "vera criticità" che determina i ritardi nella costruzione di nuove infrastrutture in Italia sia rappresentata dalle procedure per le autorizzazioni. "Il problema più critico - ha concluso il manager - è il processo autorizzativo. Se in Italia non si chiarisce questo difficilmente si fanno le infrastrutture".



*Direzione Affari Economici e Centro Studi*

***Report***

**LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER LE INFRASTRUTTURE**

*(Estratto dall'Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Ottobre 2008)*

## LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER LE INFRASTRUTTURE

La manovra di finanza pubblica per il 2009 ha seguito un iter particolare che ha visto l'anticipazione nel DI 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.

In questo modo, il Disegno di legge Finanziaria 2009 si limita 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.

In particolare si evidenzia la consistente riduzione degli stanziamenti a legislazione vigente operata dal DI 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).

### Le risorse per le infrastrutture

Da una prima e parziale analisi del Disegno di Legge Finanziaria 2009 emerge una **riduzione delle risorse destinate a nuove infrastrutture nel 2009 del 14,2% in termini reali rispetto all'anno precedente, dato che conferma le previsioni formulate dall'Ance in occasione della manovra d'estate.**

<b>MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2009</b>		
<b><i>Risorse per nuove infrastrutture</i><sup>(1)</sup></b>		
<i>milioni di euro</i>		
	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Risorse a legislazione vigente*	4.883	4.883
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella F comprensiva dell'extragettito fiscale 2007 **	18.220	15.555
<b>Totale risorse</b>	<b>23.103</b>	<b>20.438</b>
<i>Variatione in termini nominali</i>		- 11,5%
<i>Variatione in termini reali***</i>		- 14,2%

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

\* Nel 2008 le risorse a legislazione vigente sono considerate al netto dei definanziamenti disposti per la copertura del taglio ICI dal DL 93/2008. Nel 2009 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2008

\*\* Decreto Legge 159/2007

\*\*\* Deflatore del settore delle costruzioni: 3,1% per il 2009

Elaborazione Ance su Disegno di Legge Finanziaria 2009

Il risultato deriva dal confronto delle risorse iscritte nel bilancio dello Stato per il 2008 alle quali si è aggiunta la quota dell'extragettono fiscale 2007 destinato dal DL 159/2007 alle infrastrutture, con quelle che saranno iscritte nel bilancio 2009.

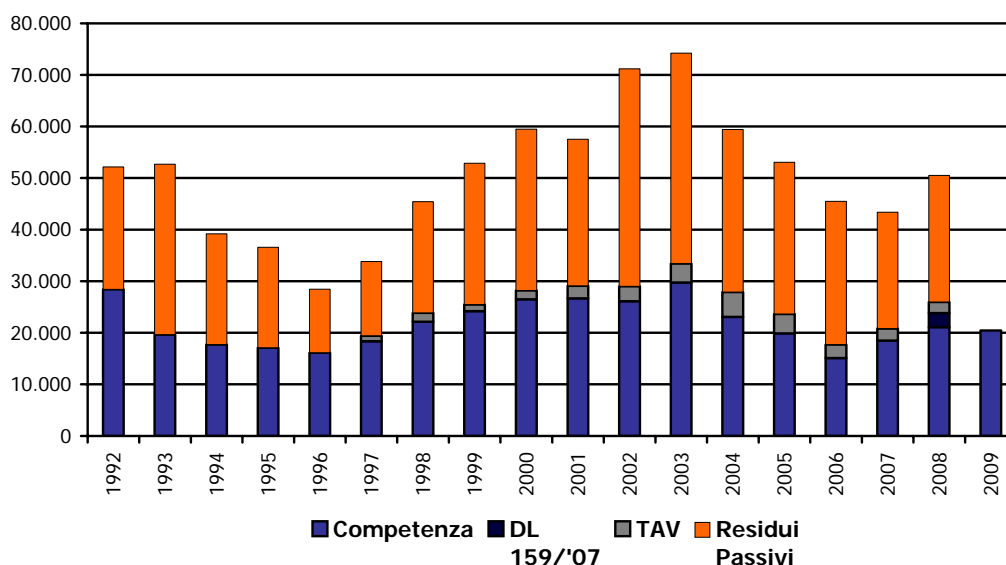
Nel calcolo si è ipotizzata l'invarianza dei capitoli di bilancio che non sono stati modificati dalla manovra.

Analogamente al passato nel calcolo delle risorse non viene considerato il finanziamento relativo all'Alta Velocità, in quanto il contributo dello Stato attraverso il bilancio costituisce solo una parte dei finanziamenti destinati al programma.

La riduzione delle risorse destinate a nuove infrastrutture interrompe quel processo di recupero del livello degli stanziamenti attuato nelle due precedenti manovre di finanza pubblica (+22,2% nel 2007 e +17,5 nel 2008 che arrivano al +32,3% considerando il c.d. "tesoretto"), dopo la pesante contrazione del triennio 2004-2006 (-49%).

### RISORSE DISPONIBILI PER NUOVE INFRASTRUTTURE

*mlioni di euro 2009*



*Elaborazione Ance su bilancio dello Stato - vari anni*

Il risultato negativo per il 2009 può essere attribuito, per la parte più rilevante, alle **forti riduzioni ai trasferimenti per i principali soggetti attuatori**.

Rispetto ai grandi programmi di spesa appare preoccupante, oltre alla contrazione rispetto al 2008, la **pesante riduzione che emerge dal confronto con le dotazioni finanziarie previste originariamente per il 2009 dalla manovra finanziaria dello scorso anno**.

**LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER I  
PRINCIPALI PROGRAMMI DI SPESA: CONFRONTO TRA  
LE PREVISIONI E GLI STANZIAMENTI PER IL 2009**

*Valori in milioni di euro*

	2009		
	Previsioni		DDL (B-A)
	Finanziaria 2008 (A)	Finanziaria 2009 (B)	
Anas	1.560	1.205	-355
Ferrovie dello Stato	3.500	2.363	-1.137
Legge Obiettivo (*)	4.000	0	-4.000

*(\*) La previsione 2009 è quella contenuta nell'Allegato infrastrutture al Dpef 2009-2013*

*Elaborazione Ance su dati pubblici*

Tra i fondi ordinari per l'Anas e le Ferrovie dello Stato e quelli per il programma della Legge Obiettivo il Ddl Finanziaria 2009, secondo le previsioni per il prossimo anno contenute nella Finanziaria 2008 e nell'Allegato infrastrutture al Dpef 2009-2013, avrebbe dovuto stanziare 9.060 milioni di euro a fronte dei 3.568 autorizzati.

La differenza, pari a 5.492 milioni di euro, consentirebbe di dare attuazione alla programmazione dei grandi enti di spesa con evidenti riflessi positivi sul piano della competitività del Paese.

## Anas

Per l'Ente per le strade il Disegno di Legge Finanziaria 2009 assegna fondi ordinari per 1.205 milioni di euro contro i 1.560 milioni previsti per l'anno 2009 della Legge Finanziaria dello scorso anno, con una **riduzione del 22,8%** delle risorse utilizzabili nel corso dell'anno.

**LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER  
ANAS Spa**  
*Valori in milioni di euro*

	2008	2009	Var. % (B/A)
	Finanziaria 2008 + DL 159/2007 2008 (A)	DDL Finanziaria 2009 (B)	
Contributi agli investimenti	1.775	1.205	-32,1%

*Elaborazione Ance su dati pubblici*

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".

Manca, inoltre, la 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.

A tale proposito occorre ricordare che l'Allegato infrastrutture al Dpef 2009-2013, nel descrivere i fabbisogni finanziari dell'Ente, quantificava in 10,7 miliardi le esigenze da reperire entro il 2011 per dare corso alla realizzazione delle opere ordinarie e di quelle previste in Legge Obiettivo nel Piano.

In particolare, per le opere ordinarie sarebbero stati necessari 1.560 milioni di euro nel 2009 (come previsto dalla Legge Finanziaria 2008) e 1.660 milioni per ciascuno degli anni 2010 e 2011 per un totale di 4.880 milioni di euro nel triennio 2009-2011.

In conclusione, il taglio per il 2009 e la mancata previsione di stanziamenti per il 2010 e il 2011 determinano, come detto, una **forte preoccupazione sul futuro degli investimenti dell'Ente**.

## Ferrovie dello Stato

Per le Ferrovie dello Stato, il Disegno di Legge Finanziaria assegna nel 2009 fondi ordinari per 2.363 milioni di euro contro i 3.500 milioni di euro previsti per il prossimo anno dalla Legge Finanziaria 2008, con una **riduzione del 32,5%** delle risorse utilizzabili nel corso dell'anno.

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%.

Il taglio delle risorse desta preoccupazione per la capacità della società di dar corso al Contratto di Programma RFI 2007-2011.

### LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER LE FERROVIE DELLO STATO Valori in milioni di euro

	<i>2008</i>	<i>2009</i>	
	<i>Finanziaria 2008 + DL 159/2007 2008 (A)</i>	<i>DDL Finanziaria 2009 (B)</i>	<i>Var. % (B/A)</i>
Contributi agli investimenti	2.811	2.363	-15,9%

*Elaborazione Ance su dati pubblici*

In particolare, la società ha espresso timori in merito a possibili problemi di cassa nel corso del 2009 che metterebbero in dubbio la propria capacità di far fronte agli impegni assunti con le imprese.

## **Legge Obiettivo**

Il Disegno di Legge Finanziaria 2009 disattende completamente le richieste avanzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la Legge Obiettivo.

Per la prosecuzione degli interventi strategici sarebbero stati necessari 4 miliardi di euro nel 2009 e 5 miliardi per ciascuno degli anni 2010 e 2011, per un totale di 14 miliardi nel triennio 2009-2011.

**Non vi è, infatti, nessun stanziamento aggiuntivo per il Fondo opere strategiche.**

Appare opportuno ricordare che dall'istituzione del Fondo Opere strategiche, avvenuta nel 2002, questo è il primo anno che non vengono previsti stanziamenti aggiuntivi per il fondo.

Con questa interruzione nei finanziamenti, imposta dal Disegno di Legge Finanziaria 2009, viene a mancare quella continuità di stanziamenti necessaria per dare attuazione a molti grandi progetti, ormai maturi dal punto di vista progettuale e politico che richiedono un'adeguata provvista finanziaria.

## **Edilizia sanitaria pubblica**

Si registra il sensibile aumento, peraltro previsto dalla finanziaria dello scorso anno, del Fondo destinato all'edilizia sanitaria, che presenta una dotazione di competenza pari a 1.174 milioni di euro, in aumento rispetto al 2008 di circa il 50%.

Rispetto alle previsioni iniziali, contenute nella Legge Finanziaria del 2008, la manovra in commento riduce le risorse del fondo per il 2009 di circa 345 milioni di euro.

## **Expo 2015**

Il Disegno di Legge Finanziaria per il 2009, nel recepire il DI 112/2008, prevede l'autorizzazione di spesa per la realizzazione delle opere e delle attività connesse allo svolgimento dell'Expo 2015 di Milano. Si tratta complessivamente di 1.486 milioni di euro (30 milioni per il 2009, 45 per il 2010, 59 per il 2011, 223 per il 2012, 564 per il 2013, 445 per il 2014 e 120 per il 2015), pari alla quota a carico dello Stato per la realizzazione delle opere strettamente necessarie alla realizzazione dell'Expo.

La stima degli investimenti contenuta nel dossier di candidatura presentato dal Comitato promotore quantifica in 3.228 milioni di euro il costo complessivo degli interventi previsti.

## Fondo aree sottoutilizzate

Il Disegno di Legge Finanziaria riduce di circa il 15% la dotazione complessiva del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) nel periodo 2009-2015, equivalente ad un **taglio complessivo di oltre 11,4 miliardi di euro**. Si passa, infatti, da un importo complessivo di 77,4 miliardi di euro a 65,9 miliardi.

La dotazione per il 2009 (6 miliardi di euro) è in sensibile aumento rispetto a quanto stanziato nel 2008 (4,5 miliardi di euro).

Appare preoccupante, invece, il confronto con la previsione 2009 contenuta nella Finanziaria 2008 dal quale emerge, rispetto allo stanziamento previsto nel DdL Finanziaria 2009, una riduzione di circa il 42%.

### LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2009 PER LE AREE SOTTOUTILIZZATE Valori in milioni di euro

<i>Fondo per le aree sottoutilizzate</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011 e successivi</i>	<i>Totale 2009-2015</i>
<b>Legge Finanziaria 2008 (A)</b>	<b>10.289,4</b>	<b>7.026,3</b>	<b>60.046,8</b>	<b>77.362,5</b>
<i>Infrastrutturazione</i>				
<i>(Mise 5.3.6 - cap. 8425)</i>	<i>7.094,3</i>	<i>3.831,3</i>	<i>41.243,6</i>	<i>52.169,2</i>
<i>Sostegno sistemi produttivi</i>				
<i>(Mise 5.2.6 - cap. 8348)</i>	<i>2.904,6</i>	<i>2.904,6</i>	<i>17.093,8</i>	<i>22.903,0</i>
<i>Strutture istituzionali</i>				
<i>(Mise 5.1.6 - cap. 8349)</i>	<i>290,5</i>	<i>290,5</i>	<i>1.709,4</i>	<i>2.290,3</i>
<b>Ddl Finanziaria 2009 (B)</b>	<b>5.999,1</b>	<b>6.899,9</b>	<b>53.023,0</b>	<b>65.922,0</b>
<b>Riduzione degli stanziamenti (A-B)</b>	<b>-4.290,3</b>	<b>-126,5</b>	<b>-7.023,8</b>	<b>-11.440,5</b>

*Elaborazione Ance su dati pubblici*

Su questo risultato pesano in modo determinante i tagli, prima ricordati, operati dal DI 112/2008 che ha previsto una riduzione delle dotazioni finanziarie delle missioni di spesa di ogni Ministero per un totale di 8.435 milioni di euro nel 2009, 8.929 nel 2010 e 15.611 nel 2011.

Una parte consistente di tale riduzioni riguarda proprio la dotazione di spesa della missione "Sviluppo e riequilibrio territoriale" del Ministero dello Sviluppo Economico in cui sono allocati gli stanziamenti del Fondo Aree Sottoutilizzate.

Il Decreto, infatti, dispone un taglio alle risorse per il Mezzogiorno di 7.986 milioni di euro, di cui 1.811,9 nel 2009, 2.210,3 nel 2010 e 3.963,7 nel 2011.

Alla pesante contrazione del FAS, che risulta confermata nel Disegno di Legge Finanziaria 2009, ha contribuito il decreto relativo all'abolizione dell'ICI sulla prima casa<sup>1</sup> che ha distolto dal fondo i 1.000 milioni di euro, che la Finanziaria 2007 (Legge 296/2006, art. 1, comma 1152-bis) aveva destinato alla viabilità secondaria in Calabria e in Sicilia.

<sup>1</sup> Decreto legge n. 93 del 27 maggio 2008.

Altri tagli alle risorse del FAS sono stati operati dal decreto, per l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti in Campania<sup>2</sup>, che ha previsto una riduzione del Fondo di 450 milioni di euro.

Recenti disposizioni hanno ulteriormente ridotto la dotazione del FAS, rispetto all'importo risultante dal Disegno di Legge Finanziaria 2009.

In particolare, il Governo ha finanziato con decreto misure per l'abolizione del *ticket* sanitario (434 milioni di euro) e la compensazione dei Comuni per il taglio dell'ICI (260 milioni di euro)<sup>3</sup> determinando una riduzione del fondo di 1.305 milioni di euro.

Lo stesso decreto, inoltre, ha destinato alla copertura dei disavanzi di spesa corrente delle città di Roma e Catania 640 milioni di euro della riserva di programmazione del FAS, di cui alla delibera Cipe 166/2007, già assegnati dalle delibere Cipe del 30 settembre 2008.

I tagli corrispondono complessivamente ad un'ulteriore riduzione delle disponibilità per il Mezzogiorno di circa 2 miliardi di euro che vanno ad aggiungersi agli 11,4 miliardi già previsti nella manovra finanziaria per il 2009.

#### **RISORSE DEL FAS DISTOLTE E DESTINATE AD ALTRE FINALITA'**

##### *Valori in milioni di euro*

Taglio alla missione "Riequilibrio territoriale" del Mise (DI 112/2008, art.60 co.1)	7.986
Emergenza rifiuti in Campania (DI 90/2008, art.17)	450
Compensazione taglio ICI (DI 93/2008, art.5)	1.000
Altre riduzioni	2.005
<b>Tot riduzioni previste nel DdL finanziaria 2009</b>	<b>11.441</b>
Abolizione ticket sanitario (DI 154/2008, art. 1, co.5)	520
Compensazione taglio ICI (DI 154/2008, art.2, co.8)	780
Disavanzi spesa corrente dei Comuni di Catania e Roma (Delibere Cipe 30/09/2008, DI 154/2008, art.5)	640
<b>Altre riduzioni non previste nel DdL Finanziaria 2009</b>	<b>1.940</b>

*Elaborazioni Ance su dati pubblici*

In merito alla destinazione delle risorse del FAS, il DI 112/2008 ha disposto un vero e proprio **riassetto delle risorse del Fondo**.

L'art. 6-quinquies prevede, infatti, l'istituzione a partire dell'anno 2009 di un **fondo per il finanziamento di interventi per il potenziamento delle reti infrastrutturali nazionali**, anche di telecomunicazioni ed energetiche, **di valenza strategica**.

Il fondo creato è, infatti, alimentato dalle risorse FAS assegnate per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, fatta eccezione dei fondi che, alla

<sup>2</sup> Decreto legge n. 90 del 23 maggio 2008.

<sup>3</sup> Decreto legge n. 154 del 7 ottobre 2008.

data del 31 maggio 2008, siano già stati destinati dal CIPE all'attuazione di programmi.

In base alle delibere approvate dal CIPE prima del 31 maggio 2008 si stima una dotazione complessiva del fondo pari a **14,3 miliardi di euro**.

Con riferimento alla **ripartizione territoriale del fondo** la legge conferma il vincolo di concentrare almeno l'85% delle risorse nazionali stanziare per l'attuazione del QSN nelle regioni del Mezzogiorno.

Ipotizzando una conferma delle quote percentuali destinate a Mezzogiorno (85%) e Centro-Nord (15%), si stima una dotazione per interventi di valenza strategica pari a **12,9 miliardi di euro per il Mezzogiorno** e a **1,4 miliardi di euro per il Centro-Nord**.

**LA RIPROGRAMMAZIONE DEI FONDI FAS 2007-2015  
PREVISTA DALLA LEGGE 133/2008**  
*Valori in miliardi di euro*

<b>Risorse FAS 2007-2015</b>	<b>63,3</b>
di cui risorse per il Mezzogiorno	53,8
di cui risorse per il Centro-Nord	9,5
<b>Risorse FAS da riprogrammare</b>	<b>14,3</b>
di cui risorse per il Mezzogiorno	12,9
di cui risorse per il Centro-Nord	1,4

*Elaborazione Ance su delibere CIPE*

Per quanto riguarda la **ripartizione del fondo tra settori**, la Legge non introduce vincoli di destinazione. Il Governo dovrà quindi definire la quota di fondo da destinare alle infrastrutture per la mobilità e quella da destinare alle infrastrutture energetiche e di telecomunicazione.

A tale proposito bisogna ricordare che, ancor prima della riprogrammazione dei fondi FAS, la delibera CIPE 166/2007 assegnava alle infrastrutture, ad esclusione di quelle energetiche e di telecomunicazione, un importo pari a 4.847 milioni di euro.

**LA RIPROGRAMMAZIONE DEI FONDI FAS 2007-2015 PREVISTA DALLA LEGGE 133/2008**  
*Valori in milioni di euro*

<b>Risorse da riprogrammare nel Mezzogiorno</b>	<b>12.900</b>
<i>Per memoria (delib.CIPE 166/2007): dotazione Programma Reti e servizi per la mobilità</i>	<i>4.027</i>
<b>Risorse da riprogrammare nel Centro-Nord</b>	<b>1.450</b>
<i>Per memoria (delib.CIPE 166/2007): dotazione Programma Infrastrutture</i>	<i>820</i>

*Elaborazione Ance su delibere CIPE*

Con questa disposizione, il Governo sembra manifestare l'intenzione di **sostituire le risorse della Legge Obiettivo con le risorse del FAS**, concentrando principalmente queste ultime su pochi grandi progetti.

Secondo il Governo, infatti, la riprogrammazione permetterà di aumentare la dotazione complessiva per le infrastrutture a valere sui fondi FAS ovviando all'assenza di finanziamenti aggiuntivi per la realizzazione delle Legge Obiettivo.

Difficilmente però potrà consentire di compensare il mancato finanziamento di 4 miliardi per la Legge Obiettivo nel Disegno di legge finanziaria.

Anche se l'intera somma da riprogrammare nel Centro-Nord fosse destinata a finanziare opere della Legge Obiettivo, non risolverebbe il problema della carenza di risorse per le infrastrutture del nord del Paese.

Basti pensare infatti che il fabbisogno finanziario da coprire entro la primavera 2009 per l'appalto delle opere civili di una delle principali opere della Legge obiettivo, il tunnel di base del Brennero, è pari a circa 2,2 miliardi di euro.

**Inoltre è importante notare che i fondi destinati al Mezzogiorno vanno a compensare il mancato finanziamento ordinario da parte dello Stato e perdono di conseguenza la loro natura addizionale.**

In questo modo viene meno la finalità primaria del FAS, quella del riequilibrio territoriale mediante l'apporto di risorse aggiuntive.

### **BOX - L'INTERVENTO DELLA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI**

Nel gennaio 2008, la Banca Europea per gli investimenti e la Commissione europea hanno istituito uno **strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea di trasporto (TEN-T)**, cosiddetto "LGTT" Loan Guarantee Instrument for Transeuropean Network projects.

**Lo strumento**, dotato di un miliardo di euro, **permette di favorire la partecipazione dei privati nei grandi progetti europei di trasporto** limitando i rischi relativi al traffico nei primi anni di operatività.

I progetti interessati da tale strumento sono quelli che assicurano flussi tali da garantire la fattibilità finanziaria globale di un Partenariato Pubblico-Privato ma presentano un elevato rischio finanziario nella fase di avvio.

Si tratta quindi, principalmente, di progetti stradali ed autostradali la cui realizzazione in PPP è credibile e per i quali la Bei concede una garanzia contro i rischi che pesano sui ricavi del traffico nel periodo operativo iniziale (5-7 anni) .

In aggiunta a tale strumento, l'8 ottobre 2008, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e la **Banca europea per gli Investimenti (Bei)** hanno firmato un **accordo che consente di intensificare la collaborazione amministrativa** tra le due strutture.

L'intesa prevede la costituzione di un tavolo di lavoro per l'individuazione dei progetti della Legge Obiettivo suscettibili di beneficiare dei prestiti della Banca, la definizione congiunta delle più opportune modalità di finanziamento di queste opere, la condivisione delle competenze della Banca in materia di finanza strutturata e di progetto (procedure concorrenziali e negoziate per l'assegnazione di concessioni in PPP) nonché una tempestiva valutazione, da parte della Banca, dell'ammissibilità al proprio finanziamento dei progetti presentati dal Ministero.

Secondo il Governo, l'accordo permette di finanziare le opere della Legge Obiettivo per un importo complessivo pari a 15 miliardi di euro in cinque anni (2008-2012).

Occorre precisare però che si tratta di un **mero orientamento programmatico del Dicastero delle Infrastrutture** per rendere disponibile parte dei 114 miliardi di euro necessari, secondo i dati riportati nell'allegato Infrastrutture al DPEF di giugno 2008, al completamento del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche.

**L'accordo non garantisce infatti che la Bei finanzia i progetti** –tuttora da identificare- ma solo che saranno valutati secondo i criteri e le modalità della Banca in base alle sue disponibilità finanziarie.

### **L'ACCORDO TRA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E LA BEI**

*Valori in miliardi di euro*

Prestiti concessi dalla Bei in Italia nel quinquennio 2003-2007	29,1
<i>di cui Prestiti per realizzazione di infrastrutture</i>	<i>8,0</i>
Prestiti che potrebbero essere concessi dalla Bei per le infrastrutture della Legge Obiettivo nel quinquennio 2008-2012	15,0

*Elaborazione Ance su dati BEI*

*Se si considera che, nel quinquennio 2003-2007, la Banca per gli Investimenti ha concesso prestiti per progetti infrastrutturali italiani per un importo pari a 8 miliardi di euro (di cui circa la metà per progetti di interesse comune europeo) su un budget complessivo assegnato all'Italia pari a 29,1 miliardi di euro, si capisce che non si tratta, per il Paese, di ricevere risorse aggiuntive.*

*Inoltre è opportuno ricordare che la Bei concede prestiti che, di norma, coprono fino al 50% del costo totale dei progetti finanziati. Ricevere 15 miliardi di euro dalla Bei per finanziare le infrastrutture significa, da una parte, trovare altre fonti di finanziamento (bilancio dello Stato, Privati,...) per 15 miliardi di euro e, dall'altra, impegnarsi a rimborsare tale somma in futuro.*

***Non si può quindi considerare che l'accordo firmato con la Bei risolve il problema del taglio alle risorse della Legge Obiettivo, sebbene rappresenti un'opportunità che il Governo potrà cogliere per raddoppiare gli investimenti se sarà in grado di reperire le necessarie risorse nazionali.***

### **BOX – I PROBLEMI DELLE IMPRESE PER IL PATTO DI STABILITÀ INTERNO**

*Il Patto di Stabilità Interno degli Enti Locali nasce dall'esigenza del Governo di controllare il livello di indebitamento netto degli enti territoriali (Regioni e Enti Locali) al fine di far convergere l'economia nazionale verso i parametri di Maastricht.*

*In Italia gli obiettivi programmatici per gli enti territoriali sono stati espressi nel corso degli anni in modi diversi.*

*In particolare, a partire dal 2007 è stato abbandonato il riferimento alle spese sostenute negli anni precedenti, per prendere in considerazione il risultato della gestione finanziaria, ovvero il saldo finanziario tra entrate finali e spese finali.*

*Il cambiamento ha consentito di superare situazioni paradossali che portavano a premiare gli Enti che avevano avuto, negli anni precedenti, un più elevato livello di spesa ed ha attribuito all'Ente locale maggiore autonomia e maggiore flessibilità di bilancio.*

*Il nuovo meccanismo di calcolo basato sui saldi finanziari, riprendendo la logica del Patto di Maastricht, arriva a quantificare l'entità della manovra finanziaria che ciascun ente locale dovrà adottare.*

*Il Patto di stabilità interno 2008 per gli Enti Locali*

*Le regole attualmente in vigore per l'anno 2008 assumono come parametro di riferimento il saldo finanziario medio 2003-2005 calcolato in termini di competenza mista, ovvero assumendo per la parte corrente (accertamenti meno impegni) i dati di competenza e per la parte in conto capitale (riscossioni meno pagamenti) i dati di cassa<sup>4</sup>.*

*Il metodo della competenza mista rende ininfluenti, ai fini del saldo finanziario, i pagamenti di parte corrente e gli impegni in conto capitale.*

*Inoltre, il riferimento alla competenza mista consente di tenere fuori dal Patto e utilizzare gli avanzi di amministrazione accumulati nelle gestioni precedenti che sono definiti in termini di competenza.*

*Questo meccanismo di calcolo, se da una parte consente maggiore libertà nella programmazione di nuovi investimenti pubblici, dall'altra rende difficile la naturale trasformazione in cassa (pagamenti) della competenza (impegni).*

*Tale norma sta creando, infatti, seri problemi a molte imprese di costruzioni.*

*La causa di tali tensioni deriva dalla necessità di pagare, in conto 2008, impegni assunti negli esercizi precedenti che vanno, quindi, ad alimentare la componente negativa del Patto.*

---

<sup>4</sup>Le modalità di calcolo della manovra si differenziano a seconda che gli enti abbiano registrato nel 2003-2005 un disavanzo medio, oppure un avanzo medio, di cassa.

Per gli anni 2008-2010 le province e i comuni, che hanno registrato un saldo medio di cassa positivo nel triennio 2003-2005 devono solo replicare, anche nel 2008, il saldo finanziario del triennio di riferimento calcolato in termini di competenza mista.

Se, invece, l'Ente ha registrato un saldo finanziario medio di cassa negativo per il triennio 2003-2005 la manovra sarà data da due componenti:

- componente saldo finanziario: data dal valore medio dei saldi 2003-2005 a cui si applica un coefficiente di riduzione;
- componente spesa: data dal valore medio della spesa corrente nel triennio 2003-2005 a cui si applica un coefficiente di riduzione.

Il concorso alla manovra è dato dalla somma delle due componenti.

*Sono moltissime, infatti, le imprese che si trovano nella situazione di aver realizzato lavori per i quali gli stati di avanzamento non vengono pagati dagli enti locali.*

*Le modifiche introdotte per il 2009 dal DI 112/2008*

*Il DI 112/2008 (articolo 77-bis) ha rivisto le norme che regolano il patto di stabilità interno per gli enti locali nel triennio 2009-2011.*

*In particolare, è stata modificata la base di calcolo, prevedendo come termine di riferimento il saldo finanziario del 2007 calcolato in termini di competenza mista, al quale viene applicato un coefficiente variabile a seconda della posizione di bilancio registrata in quell'anno e in virtù del rispetto o meno del Patto di stabilità sempre con riferimento al 2007.*

*Se l'Ente ha rispettato il patto di stabilità 2007 ed il suo saldo di competenza mista è positivo allora potrà diminuire il suo saldo del 10%, se invece è negativo dovrà migliorarlo del 48%. Al contrario se l'Ente non ha rispettato il patto nel 2007 ed ha il saldo di competenza misto positivo mantiene il suo saldo, se invece è negativo dovrà migliorarlo del 70%.*

	<b>Enti adempienti 2007</b>	<b>Enti non adempienti</b>
<b>Saldo positivo</b>	Peggiorano il saldo del 10%	Stesso saldo
<b>Saldi negativo</b>	Migliorano i saldi del 48%	Peggiorano il saldo del 70%

*L'Ente deve perseguire un saldo finanziario, calcolato in termini di competenza mista pari al saldo 2007 migliorato/peggiolato delle percentuali sopra descritte.*

*Le modifiche apportate al Patto di stabilità interno per il 2009 non sembrano risolvere i problemi per le imprese.*

*E' opportuno rivedere le modalità di calcolo del patto per evitare che siano le imprese a finanziare le amministrazioni pubbliche per raggiungere i loro obiettivi finanziari.*

*E' inaccettabile, infatti, che siano le imprese creditrici a dover pagare il conto dell'inefficienza delle amministrazioni.*