

ANCE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2006 PER LE INFRASTRUTTURE

(Estratto dall'Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Ottobre 2005)

Ottobre 2005

Una prima analisi del Disegno di Legge Finanziaria 2006 porta a quantificare gli effetti della manovra di finanza pubblica sulle **risorse per interventi infrastrutturali in una riduzione del 6,7% in termini reali rispetto al 2005**.

Tale risultato avviene in un contesto di generalizzata diminuzione di fondi per le spese pubbliche che è l'obiettivo principale della manovra finanziaria in discussione al Senato, al fine di contenere il deficit pubblico entro i limiti europei.

MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2006			
<i>migliaia di euro</i>			
	2004	2005	2006
Risorse a legislazione vigente (*)	7.105	5.273	5.273
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella F	14.057	12.914	11.809
Effetti del D.L. 168/2004 (**)	-580	-	-
Articolato	-	-	419
Totale Manovra	20.582	18.188	17.501
<i>Variazione in termini nominali</i>	- 13,6%	- 11,6%	- 3,8%
<i>Variazione in termini reali (***)</i>	- 17,3%	- 15,4%	- 6,7%

* Nel 2006 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2005.

** Stima Ance

*** Deflatore del settore delle costruzioni: 4,4% per il 2004, 4,5% per il 2005, 3,1% per il 2006.

Elaborazione Ance su Ddl finanziaria per il 2006

La riduzione di risorse per nuove infrastrutture nel 2006 risente anche di un'operazione di spostamento ad anni successivi di fondi programmati da precedenti Leggi Finanziarie.

Questo risultato sarà presumibilmente amplificato dalla diminuzione tendenziale degli stanziamenti iscritti a legislazione vigente, che vedranno cessare gli effetti dei mutui contratti negli anni precedenti.

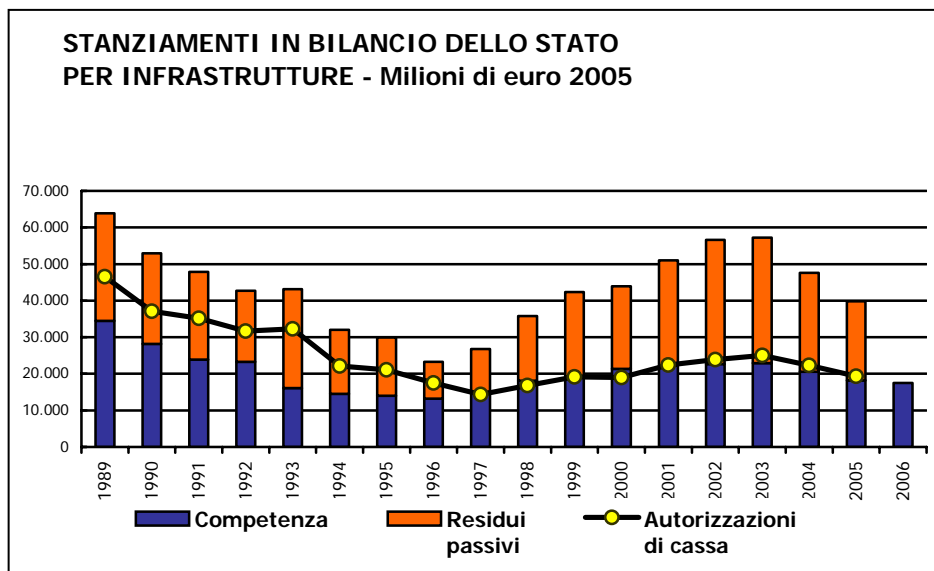
Al momento non è possibile stimare l'entità di tale effetto.

Gli effetti del calo registrato negli ultimi anni cominceranno a manifestarsi presumibilmente già a partire dal 2006, quando, si stima, si interromperà il trend crescente di investimenti in opere pubbliche registrato a partire dal 1997.

In tale periodo la spesa delle amministrazioni pubbliche e, in particolare, dei principali attori delle politiche infrastrutturali del Paese, come Ferrovie dello Stato e Anas, ha raggiunto dei livelli di notevole impegno finanziario, che

dovranno necessariamente essere mantenuti, nel futuro, per evitare pericolose contrazioni di risorse per investimenti in corso di esecuzione.

Infatti, il progressivo aumento degli stanziamenti, registrato fino al 2003, ha sostenuto la spesa delle amministrazioni pubbliche e ha permesso l'accumulo di risorse disponibili e non impiegate - i residui passivi di stanziamento - che rappresentano ancora una componente preponderante della massa di risorse complessivamente utilizzabile dalle amministrazioni pubbliche.



Elaborazione Ance su dati Bilancio dello Stato – Vari anni

La riduzione di questi fondi pregressi, iniziata a partire dal 2004 anche grazie a una legislazione che, dietro la minaccia di tagli definitivi, ha spinto le amministrazioni interessate ad impiegare le risorse precedentemente stanziato, ha contribuito a garantire la provvista finanziaria agli investimenti programmati.

E' evidente, quindi, che l'efficienza nell'utilizzo di tali risorse diviene tanto più importante ora che l'obiettivo di riequilibrio dei conti pubblici assume un ruolo centrale nelle politiche economiche del Paese.

Sarà, comunque, necessario, fin dall'inizio della prossima legislatura, garantire un flusso di risorse coerente con i programmi di opere pubbliche avviate e con una politica infrastrutturale che consenta di recuperare il ritardo del Paese.

Nello specifico della manovra finanziaria, la principale riduzione di stanziamenti riguarderà **Ferrovie dello Stato SpA**, che vedrà dimezzarsi il contributo dello Stato agli investimenti, che passerà dai 2.982 milioni di euro nel 2005 ai 1.500 nel 2006. Tale contrazione potrà essere compensata solo parzialmente dall'intervento di ISPA per le opere dell'Alta Velocità ferroviaria.

La riduzione ricordata sarà in parte compensata dalla concessione di due limiti d'impegno, di 100 milioni di euro ciascuno, a decorrere dal 2006 e dal 2007, che potranno attivare investimenti pari a 2.300 milioni di euro sui progetti per l'Alta Velocità/Alta Capacità.

Anche l'**ANAS** subisce una riduzione di 100 milioni di euro del contributo statale agli investimenti, anche se a preoccupare maggiormente è la limitazione ai pagamenti per il 2006 entro i 1.700 milioni di euro.

Tale limitazione dei pagamenti rischia di ridimensionare l'attività della società, visto che il tetto risulta inferiore ai livelli di spesa sostenuti negli ultimi anni.

Risulta aumentare, invece, confermando le previsioni della finanziaria dello scorso anno, l'ammontare del **fondo per le aree sottoutilizzate**. Dopo due anni di pesanti contrazioni e rimodulazioni delle risorse stanziare, il fondo registra un aumento rispetto all'anno precedente di oltre il 50%.

Per la prosecuzione del **programma delle opere strategiche** la manovra per il 2006 autorizza un limite d'impegno di 200 milioni di euro a decorrere dal 2007.

Ciò equivale a dire che la Legge Obiettivo, a partire dal 2007, potrà contare su ulteriori 2.300 milioni di euro.

Infine, la manovra di finanza pubblica dispone una riduzione degli stanziamenti per far fronte ai danni derivanti da **eventi calamitosi** e per la **difesa del suolo**.

In particolare si registra un definanziamento di 40 milioni di euro per il Fondo per gli interventi della Protezione civile e di complessivi 105,7 milioni per il fondo per la difesa del suolo e la tutela ambientale.