

**ANALISI DEL DDL DI STABILITA' 2012**  
***Il quadro delle risorse per nuove  
infrastrutture dopo le "Manovre  
d'estate" (DL 98/2011 e DL 138/2011)***

*2 novembre 2011*

## Sintesi

*Il Disegno di legge di stabilità per il 2012, approvato dal Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 2011, segna un **ulteriore pesante calo delle risorse per nuove infrastrutture, pari al 13,6%, in termini reali rispetto all'anno precedente. Rispetto al 2008 le risorse per nuove opere pubbliche subiscono una contrazione del 43%.***

*E' il risultato del recepimento delle manovre d'estate (DL 98/2011 e DL 138/2011) e, in particolare, delle misure di contenimento della spesa pubblica che, come già avvenuto in passato, impongono alla spesa in conto capitale il sacrificio maggiore.*

*Il risultato negativo per il 2012 dipende principalmente dal pesante taglio al Fondo aree sottoutilizzate (-9,5 miliardi di euro nel periodo 2012-2015), a causa del quale rischiano di essere definanziate molti interventi del Piano Cipe delle opere prioritarie del 26 giugno 2011, finanziate dal cosiddetto "Fondo Matteoli". Si tratta di interventi già finanziati che, in alcuni casi, hanno visto anche la firma di contratti con le imprese.*

*Al momento è possibile stimare un taglio dei finanziamenti del Fondo Matteoli destinati al Piano Cipe di 5,5 miliardi di euro. In altre parole si prevede un dimezzamento del Programma infrastrutturale del 26 giugno 2009 che, si ricorda, prevede investimenti per 11,3 miliardi di euro.*

*A parziale compensazione di tale taglio si segnala il rifinanziamento del FAS, per 2,8 miliardi di euro nell'anno 2015, da destinare tra l'altro alla messa in sicurezza degli edifici scolastici, al dissesto idrogeologico e ad interventi, già previsti nell'ambito dei programmi nazionali per il periodo 2007-2013, che abbiano un contratto sottoscritto, alla data del 30 settembre 2011.*

*Appare opportuno, inoltre, ricordare che nell'analisi delle risorse si è considerata la prima annualità, pari a 930 milioni di euro, del "Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie", istituito dalla manovra di luglio, con una dotazione complessiva di 4,9 miliardi di euro dal 2012 al 2016 (930 milioni per il 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016).*

*Si tratta di risorse aggiuntive che in parte potranno compensare i tagli al Piano Cipe che subirà comunque un ulteriore, e importante, slittamento dei tempi di realizzazione.*

*In merito alla destinazione di tali risorse, si ritiene fondamentale garantire il finanziamento non solo dei grandi interventi infrastrutturali ma anche di opere medio piccole destinate alla messa in efficienza del territorio e al miglioramento della qualità della vita.*

\* \* \*

Il Disegno di Legge di stabilità per il 2012, approvato dal Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 2011, recepisce le misure di contenimento della spesa disposte dalle manovre d'estate (DL n. 98/2011 e n. 138/2011), secondo l'articolazione stabilita dal DPCM del 23 settembre 2011.

Con il taglio agli stanziamenti dei Ministeri si è andati, ancora una volta, a colpire la spesa in conto capitale. Infatti, circa il 69% della riduzione delle spese finali previste per il 2012, riguarda la componente più virtuosa della spesa che, tra l'altro, registra rispetto al 2011 una contrazione del 17,8% a fronte di un ulteriore incremento della spesa corrente (+2,2%).

#### BILANCIO DELLO STATO 2012 - PREVISIONI DI COMPETENZA

*milioni di euro*

	2011	2012	var. % 2012/2011
Spese correnti (netto interessi)	367.587	375.854	2,2%
Interessi	78.102	88.892	13,8%
Spese in conto capitale	42.839	35.234	-17,8%
<b>TOTALE SPESE FINALI</b>	<b>488.528</b>	<b>499.980</b>	<b>2,3%</b>

*Fonte: Elaborazione Ance su DDL di stabilità 2012 - Allegato 4*

**Tra le spese in conto capitale, inoltre, il taglio maggiore è quello subito dagli stanziamenti per nuove infrastrutture.** Da una prima analisi del Disegno di Legge di stabilità 2012 emerge, infatti, una riduzione delle risorse per nuove opere pubbliche nel 2012 del 20,8% in termini reali rispetto all'anno precedente<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il risultato deriva dal confronto delle risorse iscritte nel bilancio dello Stato per il 2011 con quelle che, sulla base delle previsioni contenute nel disegno di legge in oggetto, saranno iscritte nel 2012. Nel calcolo si è ipotizzata l'invarianza dei capitoli di bilancio che non sono stati modificati dalla manovra. Inoltre, analogamente al passato nel calcolo delle risorse non viene considerato il finanziamento dell'Alta Velocità, in quanto il contributo dello Stato attraverso il bilancio costituisce solo una parte dei finanziamenti destinati al programma.

**MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2012**  
**Risorse per nuove infrastrutture (1)**  
*milioni di euro*

	2008	2009	2010	2011	2012
Risorse a legislazione vigente *	4.199	2.473	1.996	1.509	1.509
Consistenza dei capitoli secondo la Tabella E	14.708	14.005	13.220	11.157	8.722
<b>Totale risorse</b>	<b>18.907</b>	<b>16.478</b>	<b>15.216</b>	<b>12.666</b>	<b>10.231</b>
<i>Variazioni in termini nominali</i>		-12,8%	-7,7%	-16,8%	-19,2%
<i>Variazioni in termini reali**</i>		-10,4%	-9,5%	-18,4%	- 20,8%

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

\* Nel 2012 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2011

\*\* Deflatore del settore delle costruzioni: 2% per il 2012

Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni e su Ddl Legge di Stabilità 2012

Tale quantificazione, che potrà essere puntualmente definita solo con l'analisi completa del Bilancio dello Stato per il 2012, deve essere corretta in considerazione dell'istituzione del **"Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"**, disposto dalla Manovra di luglio (DL 98/2011, art. 32, co.1) e contenuto nel DDL Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012, che presenta una provvista finanziaria complessiva di 4.930 milioni di euro in 5 anni (930 milioni per il 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016).

Considerando, quindi, la prima annualità del "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali", pari a di 930 milioni di euro, **le risorse per nuove infrastrutture previste per il 2012 subiscono una contrazione del 13,6% in termini reali rispetto all'anno precedente.**

**MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER L'ANNO 2012**  
**Risorse per nuove infrastrutture (1)**  
*milioni di euro*

	2008	2009	2010	2011	2012
DDL di stabilità 2012 (*)	18.907	16.478	15.216	12.666	10.231
Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali (**)					930
<b>Totale risorse</b>	<b>18.907</b>	<b>16.478</b>	<b>15.216</b>	<b>12.666</b>	<b>11.161</b>
<i>Variazioni in termini nominali</i>		-12,8%	-7,7%	-16,8%	-11,9%
<i>Variazioni in termini reali(***)</i>		-10,4%	-9,5%	-18,4%	- <b>13,6%</b>

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

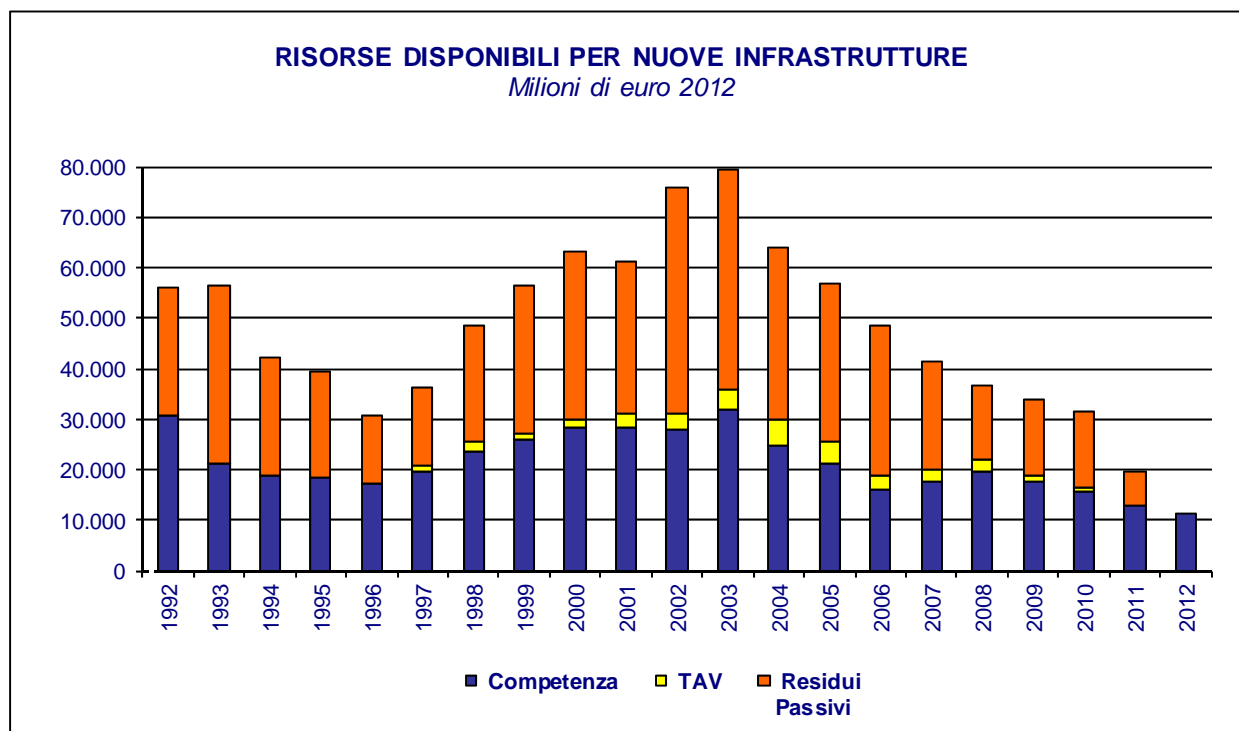
\* Nel 2012 le risorse a legislazione vigente si suppongono costanti rispetto al 2011

\*\* In attuazione dell'art.32, co.1 del DL 98/2011

\*\*\* Deflatore del settore delle costruzioni: 2% per il 2012

Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni, Ddl Legge di Stabilità 2012 e DL 98/2011

La pesante riduzione delle risorse per nuove opere pubbliche, prevista per il 2012, segue tre anni di tagli altrettanto significativi, (-10,4% nel 2009, -9,5% nel 2010 e -18,4% nel 2011). Complessivamente, **tra il 2008 e il 2012 le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali subiscono una contrazione in termini reali del 43%.**



Elaborazione Ance su Bilancio dello Stato - vari anni

### *Il Fondo per le Aree Sottoutilizzate*

Dall'analisi delle componenti che, più di altre, hanno subito l'effetto dei tagli emerge che **il risultato negativo per il 2012 può essere attribuito principalmente al pesante taglio del Fondo Aree Sottoutilizzate**, ridotto di 3.351 milioni di euro, in seguito alle riduzioni al bilancio del Ministero dello Sviluppo economico, disposte dalle manovre d'estate.

#### **LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2012 PER LE AREE SOTTOUTILIZZATE (FAS)**

*valori in milioni di euro*

	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015 e successivi</i>	<i>Totale 2012-2015</i>
Legge di stabilità 2011 (A)	9.074	7.138	13.900	7.683	7.122	35.843
DDL di stabilità 2012 (B)		3.787	11.366	5.881	5.319	26.353
<b>Differenza (B-A)</b>		<b>-3.351</b>	<b>-2.534</b>	<b>-1.803</b>	<b>-1.803</b>	<b>-9.490</b>

Per la stima si considera il 30% degli importi indicati in tabella

*Elaborazione Ance su Legge di Stabilità 2011 e DDL di Stabilità 2012*

Si ricorda, infatti, che le Manovre di Luglio e Ferragosto hanno imposto al Ministero dello sviluppo economico una riduzione di circa 7,7 miliardi di euro nel triennio 2012-2014. I tagli, che in base al Ddl di Stabilità raggiungeranno i 9,5 miliardi di euro fino al 2015, riguardano solo il FAS nazionale. I finanziamenti FAS regionali, infatti, sono stati esclusi.

Ciò si traduce, come già segnalato dall'Ance, in un **taglio di 9,5 miliardi di euro ai due fondi pluriennali finanziati dal FAS nazionale: il Fondo della Presidenza del Consiglio<sup>2</sup>**, dotato complessivamente di 8,3 miliardi di euro, e **il Fondo infrastrutture e trasporti<sup>3</sup>** dotato complessivamente di 12,2 miliardi di euro.

In questo modo, **verranno definanziate molte opere del Piano Cipe delle opere prioritarie per le quali il Fondo infrastrutture e trasporti, noto come "Fondo Matteoli"**, ha già previsto l'assegnazione delle risorse e, in molti casi, si è verificata anche la firma di contratti con le imprese.

Quanto detto appare confermato da quanto disposto all'articolo 5, comma 3 del DDL di stabilità, che assegna al FAS – ora denominato Fondo per lo sviluppo e la coesione – 2,8 miliardi di euro per l'anno 2015. Tali risorse, oltre che alla prosecuzione di interventi infrastrutturali, alla messa in sicurezza degli edifici scolastici, all'edilizia sanitaria e al dissesto idrogeologico, verranno destinate

<sup>2</sup> Fondo istituito dall'art. 18, co. 1 del DL 185/2008, convertito dalla legge 2/2009.

<sup>3</sup> Fondo istituito dall'art. 6-quinquies del DL 112/2008, convertito dalla legge 133/2008.

anche ad interventi, già previsti nell'ambito dei programmi nazionali per il periodo 2007-2013, che abbiano un contratto sottoscritto, alla data del 30 settembre 2011.

In altre parole, Il provvedimento sembra offrire una parziale compensazione al taglio di fondi FAS, operato dalle manovre estive, con un finanziamento aggiuntivo (2,8 miliardi) destinato, in particolare al Fondo infrastrutture e trasporti (il cosiddetto "Fondo Matteoli").

#### *Il Piano Cipe delle opere prioritarie del 26 giugno 2009*

Il Piano delle opere prioritarie, approvato dal Cipe il 26 giugno 2009, prevede investimenti pubblici per un importo pari a 11,33 miliardi di euro. Si tratta di un programma pluriennale di interventi infrastrutturali che comprende grandi opere già inserite nel Programma della Legge Obiettivo e 5 programmi di opere medio piccole (piano di opere medio-piccole, edilizia scolastica, rischio idrogeologico, edilizia carceraria, ricostruzione in Abruzzo per un importo totale di 3,4 miliardi di euro).

Il Piano risulta finanziato dal Fondo Matteoli (FAS) per il 77%, dalla Legge Obiettivo per il 19% e per il restante 4% dal Fondo della Presidenza del Consiglio (FAS) e dal Contratto di Programma RFI.



*Elaborazione Ance su delibere Cipe e documenti pubblici*

**La pesante contrazione delle risorse FAS comporterà una riduzione delle risorse del Fondo Matteoli destinate al Piano Cipe delle opere prioritarie del 26 giugno 2009.**

La quantificazione del taglio alle risorse del Piano Cipe sarà definita mediante delibera del Comitato solo dopo l'approvazione della Legge di Stabilità, non prima, quindi, del 2012. Con la stessa delibera verranno individuate le opere da definanziare.

Al momento è possibile **stimare un taglio dei finanziamenti del Fondo Matteoli destinati al Piano Cipe di 5,5 miliardi di euro**<sup>4</sup>. In altre parole si prevede un **dimezzamento del Piano Cipe delle opere prioritarie** che, si ricorda, prevede investimenti per 11,3 miliardi di euro.

A questo proposito si ricorda che, ad oggi, 3,7 miliardi di euro del Piano Cipe delle opere prioritarie risultano da confermare, mentre i finanziamenti confermati ammontano a 7,6 miliardi di euro.

**CIPE: PIANO DELLE OPERE PRIORITARIE**  
**Il quadro delle assegnazioni - Risorse pubbliche**  
*Valori in milioni di euro*



*Nota: Totale Piano opere prioritarie finanziato con risorse pubbliche = 11.330,9 milioni di euro*

*Fonte: Elaborazione ANCE su delibere Cipe, Leggi n° 77/2009 e n°102/2009 ed esiti riunioni Cipe*

I tagli al Fondo Matteoli (5,5 miliardi), quindi, colpiranno non solo le risorse ancora da confermare (3,7 miliardi di cui circa 1,9 per opere medio piccole) ma provocheranno sicuramente anche il **definanziamento di opere per le quali sono state già assegnate le risorse e, in molti casi, si è verificata anche la firma di contratti con le imprese.**

Per salvaguardare tali contratti è stato previsto, come sopra descritto, un **finanziamento del FAS di 2,8 miliardi di euro nel 2015.**

Inoltre, a parziale compensazione di tali tagli si ricorda l'istituzione del "**Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie**" disposto dalla Manovra di luglio (DL 98/2011, art. 32, co.1) che, con una dotazione complessiva di **4.930 milioni di euro in 5 anni**

(930 milioni per il 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016) finanzia, secondo l'Allegato infrastrutture presentato a fine settembre:

<sup>4</sup> Per la stima si è ipotizzato una ripartizione proporzionale del taglio di 9,5 miliardi di euro ai Fondi pluriennali finanziati dal FAS nazionale, al netto del cosiddetto Fondo "Sacconi" destinato agli ammortizzatori sociali in deroga: il Fondo della Presidenza del Consiglio, dotato complessivamente di 8,3 miliardi di euro, e il Fondo Matteoli, dotato complessivamente di 12,2 miliardi di euro. Per quest'ultimo si è ipotizzato che dal taglio siano escluse le spese correnti di gestione (Contratti di servizio 2009-2011 e acquisto treni di Trenitalia, Tirrenia finanziate con il Fondo). Di conseguenza la stima considera che il taglio riguardi solo le spese per investimenti infrastrutturali.



- i lotti costruttivi ferroviari del Terzo Valico dei Giovi (1.100 milioni di euro) e della Treviglio-Brescia (919 milioni di euro), per 2.019 milioni di euro;
- gli interventi di manutenzione della rete ferroviaria di RFI e stradale dell'ANAS, nell'ambito dei rispettivi Contratti di programma, per circa 600 milioni di euro;
- interventi urgenti nel Mezzogiorno, per 1.400 milioni di euro;
- interventi nelle aree metropolitane, per 200 milioni di euro;
- interventi nel settore della logistica per 100 milioni di euro.

E' opportuno ribadire la necessità che una quota di tali risorse sia destinata ad opere di dimensione più contenuta in modo da ridurre i tagli ai programmi di opere medio-piccole previsti nel Piano Cipe delle opere prioritarie oltre che garantire la messa in efficienza del territorio e il miglioramento della qualità della vita.

### *Ferrovie dello Stato*

Per le **Ferrovie dello Stato** il Disegno di legge di Stabilità per il 2012 assegna **fondi ordinari per 1.601 milioni di euro, riducendo di 500 milioni di euro lo stanziamento già previsto dalla Legge di Stabilità 2011 per l'anno prossimo (2.101 milioni di euro). Un ulteriore taglio di 150 milioni di euro è previsto per il 2014.**

#### **LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2012 PER LE FERROVIE DELLO STATO**

*Valori in milioni di euro*

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 e successivi</b>
Legge di stabilità 2011 (A)	2.086	2.101	2.101	2.015	0
DDL di stabilità 2012 (B)		1.601	2.101	1.865	0
<b>Differenza (B-A)</b>		<b>-500</b>	<b>0</b>	<b>-150</b>	<b>0</b>

*Elaborazione Ance su Legge di Stabilità 2011 e DDL di Stabilità 2012*

A parziale compensazione del taglio triennale di 650 milioni di euro, però, il DDL di stabilità, all'articolo 5 co.1, prevede che i 1.235 milioni di euro, stanziati per il 2012 per il "Fondo interventi urgenti e indifferibili", di cui al DL 5/2009, siano destinati anche agli investimenti del contratto di programma RFI.

Le Ferrovie dello Stato potranno, inoltre, contare su una quota del "Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali" che, come ricordato in precedenza, è dotato di 4.930 milioni di euro nel quinquennio 2012-2016. A questo proposito, secondo l'aggiornamento dell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, presentato a fine settembre, questi fondi dovrebbero essere destinati, tra l'altro, a:

- lotti costruttivi ferroviari del Terzo Valico dei Giovi (1.100 milioni di euro) e della Treviglio-Brescia (919 milioni di euro) per 2.019 milioni di euro;
- interventi di manutenzione della rete ferroviaria di RFI e stradale dell'ANAS, nell'ambito dei rispettivi Contratti di programma per circa 600 milioni di euro.

Anas

Si segnala, infine, che **per il terzo anno consecutivo, il Disegno di legge di Stabilità per il 2012 non prevede stanziamenti per l'Anas.**

**LA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA 2012 PER ANAS Spa**  
*valori in milioni di euro*

	2009	2010	2011	2012
	Finanziaria 2009	Finanziaria 2010	Legge di Stabilità 2011	DDL di Stabilità 2012
Contributo in conto capitale	1.205	0	0	0

*Elaborazione Ance su Legge Finanziaria - vari anni - e Ddl di Stabilità 2012*

Sono tre anni, dunque, che l'Ente per le strade è privo delle risorse destinate alle opere ordinarie, per lo più di piccola e media dimensione, e all'attività di manutenzione straordinaria, prevista nel Piano investimenti Anas 2007-2011.

Vale la pena ricordare che in merito al finanziamento dell'Ente l'art.15 del DL 78/2010 e ss.mm. ha previsto l'introduzione di pedaggi sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti dall'Anas, nonché una maggiorazione tariffaria provvisoria fino all'entrata a regime del pedaggiamento, previsto non prima del 2012.

Secondo le stime del Governo, il meccanismo avrebbe reso disponibili 200 milioni di euro nel 2011 e 315 milioni di euro annui a partire dal 2012 da destinare alla realizzazione di investimenti infrastrutturali da parte dell'ente stradale.

Tuttavia, il meccanismo ha subito numerosi ritardi poiché il DPCM attuativo, emanato il 25 giugno 2010, è stato annullato dal TAR Lazio e successivamente dal Consiglio di Stato.

Analogamente alle Ferrovie dello Stato, anche l'Anas potrà contare su una quota dei 600 milioni di euro del "Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali" che, secondo l'Allegato infrastrutture dovrebbero essere destinati, nel quinquennio 2012-2016, ad interventi di manutenzione della rete ferroviaria di RFI e stradale dell'ANAS, nell'ambito dei rispettivi Contratti di programma.

2 novembre 2011

## FAS NAZIONALE

## PIANO CIPE DELLE OPERE PRIORITARIE

### FONTI

### IMPIEGHI

**Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri**  
8,3 miliardi di euro

**Ricostruzione Abruzzo**  
4 miliardi

**Varie destinazioni**  
4,3 miliardi

**Fondo Matteoli**  
12,2 miliardi di euro

**Piano delle opere prioritarie**  
8,7 miliardi

**Spese correnti e di gestione**  
3,5 miliardi

**Fondo Sacconi**  
2,8 miliardi di euro

**Ammortizzatori sociali in deroga**  
2,8 miliardi

### FINANZIAMENTI

**Fondo Matteoli (FAS)**  
8,7 miliardi di euro

**Legge Obiettivo**  
2,1 miliardi di euro

**Rimodulazioni RFI e Fondo Presidenza Consiglio (FAS)**  
0,5 miliardi di euro

**PIANO DELLE OPERE PRIORITARIE**  
11,3 miliardi di euro  
*CIPE 26 giugno 2009*

A fronte di un taglio di 9,5 miliardi al FAS nazionale, si stima:

- una riduzione di 5,5 miliardi di euro del Fondo Matteoli destinato al Piano Cipe delle opere prioritarie e, quindi, un dimezzamento dei finanziamenti del Piano Cipe (da 11,3 a 5,8 miliardi)
- una riduzione di 4 miliardi del Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri