

Primo piano

Fondi per le infrastrutture, i veri conti  
Solo 10 miliardi sono "pronta cassa"  
EUGENIO OCCORSIO → pagina 6

L'inchiesta

# Fondi per le infrastrutture, i veri conti Solo 10 miliardi sono "pronta cassa"

LE VARIE POSTE

Il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, è sicuro: «Ci sono da sbloccare 60 miliardi di opere già finanziate». Matteo Salvini per una volta è più contenuto: «I soldi ci sono, grazie alla legge sbloccacantieri partiranno subito opere per 50 miliardi». Matteo Renzi la spara grossa: «Ci sono fondi pronti per 120 miliardi di infrastrutture». Perfino un gelido comunicato del Cipe recita: «In via di sblocco opere per 34 miliardi». Pezze d'appoggio zero. Nemmeno il ministro dell'Economia del precedente governo, Giovanni Tria, si era astenuto dall'annunciare «150 miliardi non spesi», senza chiarire dove andarli a prendere. Cifre colossali gettate sul tavolo senza specificazioni né chiarimenti. L'effetto è di creare nell'opinione pubblica l'impressione che ci sia da qualche parte un cassetto della pubblica amministrazione in cui giace inutilizzato un tesoro e che basti la volontà politica per attingervi a piene mani. Ma c'è questo tesoro? «Non esiste niente», risponde senza esitazioni Mario Baldassarri, doppia esperienza da economista con PhD al Mit ed ex viceministro dell'Economia con delega al Bilancio. «L'equivoco è che si parla di soldi di competenza, segnati nel bilancio dello Stato come spese da finanziare. Il passaggio a fondi di cassa, denaro liquido insomma, è tutt'altro che automatico». Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio sui Conti pubblici, è *tranchant*: «Quelli sono i fondi stanziati, come dire il bilancio autorizza una tale spesa. Poi ci sarà il passaggio alla competenza, infine alla cassa, che non è impossibile ovviamente ma è soggetto a tutti i vincoli di deficit e di debito pubblico del caso: non possiamo dare niente di scontato».

Con l'aiuto dei tecnici della Ragioneria abbiamo provato a mettere ordine nell'infinità di poste del bilancio dello Stato che in qualche modo possono essere coinvolte, e il risultato è sconcertante: di soldi freschi, denaro aggiuntivo pronto con cui finanziare le infrastrutture (l'Ance parla di 749 opere bloccate per 62 miliardi e un'occupazione potenziale di 962mila persone) ci sono pochi miliardi, una decina al massimo. Sono quei fondi già monetizzati con l'emissione di appositi titoli che quindi sfuggono alla *perenzione*, un istituto del diritto fallimentare applicato da qualche anno alla contabilità di Stato: «Se le somme non sono impegnate con titoli da rimborsare, finiscono per essere "economie di spesa" e dopo tre anni non possono essere più recuperate», precisa Alessandro Fontana, economista dell'ufficio studi Confindustria. I fondi a cui si guarda ma che devono ancora concretizzarsi sono soprattutto quelli del "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" che ha fatto per la prima volta la sua apparizione nella legge di Bilancio 232 dell'11 dicembre 2016 riferita al bilancio 2017. Dotazione iniziale: 46 miliardi. Da diluire però in 15 anni fino al 2032, con un criterio crescente: 1,9 miliardi il primo anno, poi via via di più. Per il 2020 la somma prevista era di 3 miliardi. L'anno successivo - legge Finanziaria 2017 su 2018 - il fondo è stato rifinanziato per non più di 35 miliardi, e per avere un riferimento all'oggi la quota 2020 era ridotta a meno di un miliardo. L'anno successivo (legge di bilancio 2018 per il 2019) il Fondo è stato portato a ben 80 miliardi ma per il 2020 non erano previsti più di 1,3 miliardi. E nel ddl in discussione per il 2020 il fon-

do è di 59 miliardi, sempre per 15 anni. Per il 2020 non sono previsti che 685 milioni. Conclusione: anche dato per scontato che qualcosa dai fondi degli anni scorsi è "avanzato", per l'anno prossimo non è disponibile che una manciata di miliardi. Lontana anni luce dalle cifre annunciate, alle quali ci si può avvicinare solo se si considera - come avrebbe dovuto essere precisato dai tanti "dichiaranti" - il totale pluriennale degli stanziamenti: 60, o 120 o 150, ma in 15 anni. E sempre considerando il problema - non insuperabile ma spinoso in un momento in cui il debito italiano è sotto una lente comunitaria mai così spietata - di trasformare in debito pubblico questi stanziamenti.

IL RUOLO DELL'EUROPA

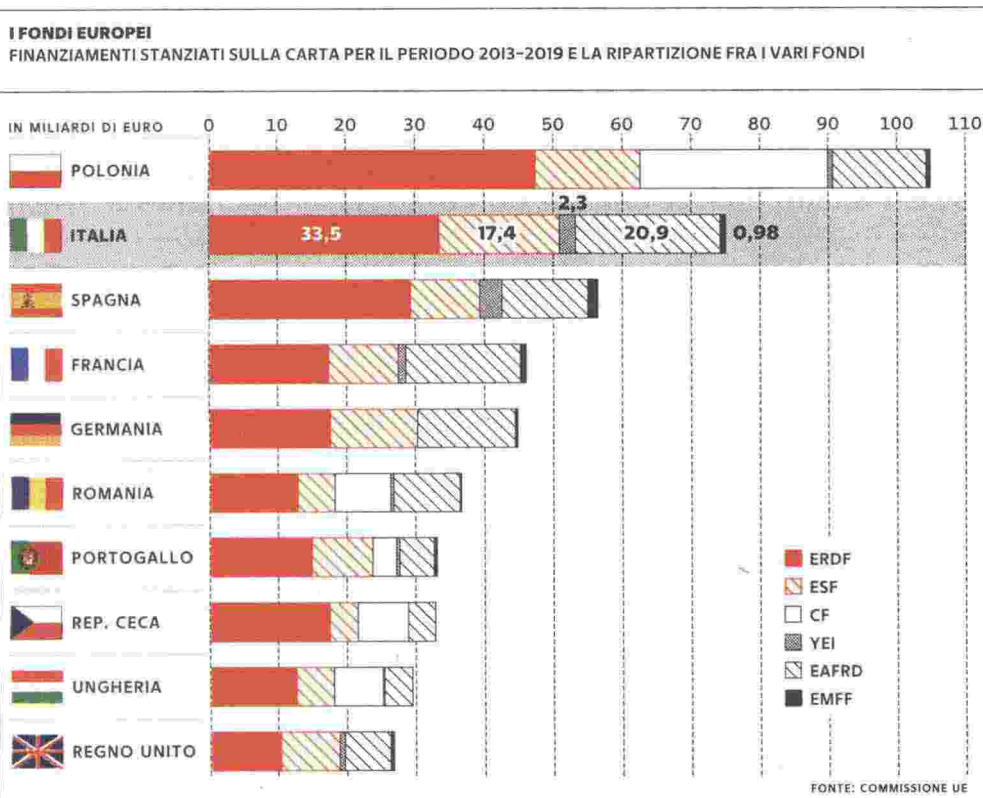
A questo si aggiungono i fondi europei ma qui è peggio che andar di notte. La corsa contro il tempo fatta alla fine dell'anno scorso ha permesso di finalizzare il 23% dei 75 miliardi di fondi assegnati per la legislatura Ue (a fine 2017 avevamo speso solo il 9%), cioè quasi 20 miliardi in 6 anni. Ma sono compresi gli aiuti ai giovani *Neet* nella ricerca di un posto, la promozione dell'imprenditoria delle startup, la ricollocazione dei disoccupati over 45, l'aggiornamento delle lavoratrici che rientrano dalla maternità. Per finanziare le grandi opere non c'è molto spazio. C'è poi il piano Juncker che però è in via di estinzione: il Fondo per gli investimenti strategici della Bei ha finanziato in Italia investimenti per 10,9 miliardi di cui 7,3 per opere infrastrutturali (il resto per le Pmi): operazione di cui si sono esauriti gli effetti positivi. Ci sarebbero gli investimenti dei vari ministeri e altri centri di spesa della PA, che però con le grandi opere hanno poco a che fare: la voce "investimenti fissi lordi" nel bilancio

dello Stato (*vedere grafico*) è assorbita dalle spese per interventi di necessità urgenti e comprende anche gli acquisti dei ministeri. Senza contare che in passato è stata saccheggiata spesso per coprire improvvisi ammanchi a vario titolo. Risultato: disponibile per le infrastrutture all'inizio del 2020 non ci sarà che una decina di miliardi. Il resto è sì stanziato, ma difficilmente accessibile in termini rapidi. «Il problema - riflette Lorenzo Forni, segretario di Prometeia Associazione - è che al momento di passare dalle parole ai fatti bisogna farsi largo nel bilancio dello Stato, sottoposto ai vincoli che tutti conosciamo, per trovare posto con tagli qua e là che sappiamo essere molto difficili». Conferma l'economista Giampaolo Galli: «La prima cosa è contenere la spesa corrente per far posto agli investimenti». Ovviamente pesano le pastoie burocratiche, la molteplicità dei centri di spesa, l'incapacità progettuale, l'irrisolto decentramento amministrativo.

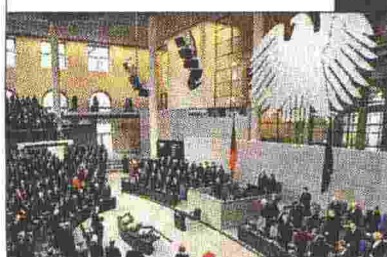
**I PROBLEMI OPERATIVI**

Come un cane che si morde la coda: se tutti questi ostacoli fossero rimorri probabilmente la partita finanziaria sarebbe vinta. Invece si va nella direzione opposta: nel Rapporto sulla politica di bilancio 2020 dell'Ufficio parlamentare di bilancio, si legge che delle varie cabine di regia previste funziona solo quella per la ricostruzione del ponte di Genova: "Fra gli organismi di verifica dello stato di attuazione dei programmi di investimento infrastrutturale è prevista una "Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici". Sul sito della presidenza del Consiglio risulta istituita con Dpcm del 15 aprile 2019, ma il testo non è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Altrettanto vale per la struttura di missione InvestItalia alle dipendenze del presidente del Consiglio: è stata istituita con Dpcm del 15 febbraio 2019, è stato pubblicato il bando di reclutamento del personale, ma con le dimissioni del governo la struttura è decaduta a termini di legge".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Focus**



**NON SOLO L'ITALIA**

Quello dei mancati finanziamenti alle grandi opere non è un problema solo italiano. In Europa siamo in buona compagnia: "Paradossalmente la Germania ha un identico problema di infrastrutture spesso fatiscenti e di interventi urgenti che continuano a tardare", spiega l'economista Brunello Rosa della London School of Economics. Ovviamente ben diversa è la fonte del problema: "Di fondi ce ne sarebbero a bizzeffe, basterebbe attingere dal copioso surplus di bilancio di cui gode Berlino", spiega Rosa. "Senonché la natura della Repubblica Federale attribuisce un potere smisurato ai länder, che spesso non riescono a trovare l'accordo su un'infrastruttura che per sua natura è nazionale: si pensi a una strada, o una ferrovia". Basta un'eccezione da parte di uno dei länder di passaggio e si blocca tutto. Nella foto sopra, una seduta del Bundestag.

**In numeri**

**685**

MILIONI

La quota relativa al solo 2020 del Fondo per gli investimenti infrastrutturali

**4,7**

MILIARDI

Gli investimenti aggiuntivi previsti dalla legge di Bilancio riservati al "Green new deal", aventi cioè una specifica validità in termini di **sostenibilità** ambientale, sempre su scala pluriennale



**Vincenzo Boccia**  
presidente  
Confindustria



**Matteo Renzi**  
ex presidente  
del Consiglio

**I numeri**

**59**

**MILIARDI**

Il Fondo quindicennale per le infrastrutture previsto dal ddl della legge di Bilancio per il 2020 attualmente in discussione in Parlamento

**22,3**

**MILIARDI**

La quota del Fondo infrastrutture riservata all'amministrazione centrale dello Stato. Il resto è per gli enti locali e territoriali



**Giuseppe Conte**  
presidente del  
Consiglio



**Paola De Micheli**  
ministro delle  
Infrastrutture e  
dei Trasporti

**EUGENIO OCCORSIO, ROMA**

Boccia, Renzi, Salvini: si susseguono gli annunci che ci sarebbero 60, 100 o più miliardi a disposizione. In realtà sono soldi stanziati: per renderli spendibili ci sono pesanti vincoli di bilancio

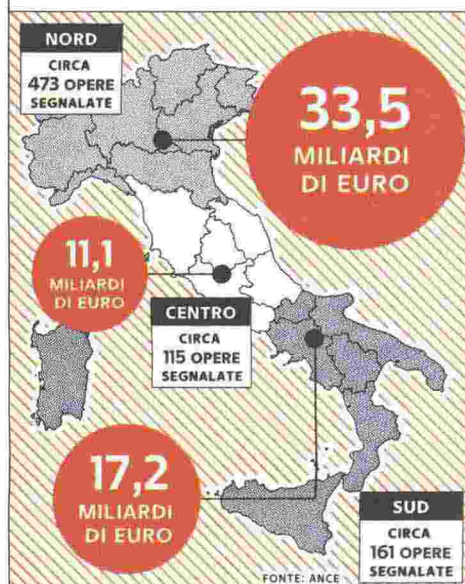
**I numeri**

**IL BILANCIO DELLO STATO**  
LE VOCI DI SPESA

IN MILIONI DI EURO	2018	2019	2020	2021	2022
REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	172.362	172.902	174.611	174.282	175.859
CONSUMI INTERMEDI	146.681	146.967	150.240	151.217	152.848
PRESTAZIONI SOCIALI	348.794	362.520	374.460	386.390	395.990
di cui Pensioni	268.741	276.030	284.820	295.560	304.080
Altre prestazioni	80.053	86.490	89.640	90.830	91.910
ALTRE SPESE CORRENTI	63.665	65.095	65.861	66.360	66.272
<b>TOTALE SPESE CORRENTI A NETTO DI INTERESSI</b>	<b>731.502</b>	<b>747.485</b>	<b>765.171</b>	<b>778.249</b>	<b>790.969</b>
INTERESSI PASSIVI	64.662	61.316	59.225	57.721	56.170
<b>TOTALE SPESE CORRENTI</b>	<b>796.164</b>	<b>808.801</b>	<b>824.396</b>	<b>835.970</b>	<b>847.139</b>
di cui Spesa sanitaria	115.410	118.560	120.596	122.003	123.696
<b>TOTALE SPESE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>58.438</b>	<b>59.493</b>	<b>59.861</b>	<b>63.474</b>	<b>62.307</b>
Investimenti fissi lordi	37.602	40.496	41.979	45.960	46.891
Contributi in conto capitale	13.597	13.869	13.217	13.196	12.280
Altri trasferimenti	7.239	5.128	4.665	4.318	3.136
<b>TOTALE SPESE FINALI AL NETTO DI INTERESSI</b>	<b>789.940</b>	<b>806.977</b>	<b>825.032</b>	<b>841.723</b>	<b>853.276</b>
<b>TOTALE SPESE FINALI</b>	<b>854.602</b>	<b>868.293</b>	<b>884.257</b>	<b>899.444</b>	<b>909.446</b>

FONTE: NADEF 2019-2020

**LE GRANDI OPERE IN ATTESA DI FINANZIAMENTI**  
I CALCOLI DELL'ANCE



Il nuovo ponte di Genova è l'unica grande opera che si è riusciti ad "esentare" da problemi di finanziamento

