

# Quaderni per l'economia

Nomisma

## Quaderni per l'economia

NUMERO 2

9 GENNAIO 2009

Giorgio De Rita  
Piera Magnatti  
Chiara Pelizzoni

## Il rilancio degli investimenti in infrastrutture del trasporto e la crisi finanziaria globale Recuperare competitività oltre le misure anticrisi

### I temi

*Gli indicatori e la crisi  
di fiducia*

*Le fragilità del sistema  
infrastrutturale*

*Le infrastrutture nel piano  
anti-crisi*

*Dubbi sulla tenuta del  
project finance*

*Il federalismo infrastrutturale*

### QUALCOSA È CAMBIATO

Esattamente un anno fa – nel volume *La piattaforma logistica Italia – Infrastrutture, Imprese, Istituzioni* – scrivevamo che l'Italia poteva essere annoverata tra i paesi dell'Unione Europea con le maggiori difficoltà di sistema. Non tutte le imprese e non tutti i settori nazionali – si diceva – perdono terreno, ma nel suo insieme il Paese stava scivolando lungo il declivio della perdita di competitività. Alla base del declino venivano identificate l'elevata staticità nelle specializzazioni manifatturiere che caratterizzano l'economia italiana, una bassa e calante produttività del lavoro, il nanismo imprenditoriale, la carenza di investimenti di lungo periodo, una pubblica amministrazione spesso inefficiente e inefficace. Nel frattempo qualcosa è (pesantemente) cambiato. Ci troviamo nel mezzo della peggiore crisi finanziaria dagli anni '30 a oggi. La crisi globale non sembra avere le caratteristiche di un normale avvicinarsi di cicli positivi e negativi e questo rende le basi dell'analisi ancor meno sicure che in passato. Molti sostengono infatti che ci si trovi oggi di fronte ad una discontinuità dove si miscelano aspetti congiunturali con altri strutturali. L'economia, secondo il generale consenso è entrata in una fase di recessione tecnica globale sintetizzata dalla contrazione del reddito nazionale della maggior parte dei paesi OCSE. Il peggioramento progressivo del clima economico, iniziato con la cosiddetta crisi dei *subprime* verso la metà del 2007, e innescato dagli effetti negativi dei titoli tossici sulla liquidità degli intermediari finanziari e dai ripetuti arretramenti delle Borse mondiali, culmina simbolicamente il 15 settembre scorso con il fallimento di Lehman Brothers.

Il clima di fiducia crolla, su scala globale e gli investimenti non risultano più sostenibili, dati gli elevati *spread* richiesti da banche a corto di

liquidità e con i nervi scoperti nella esagerata percezione del rischio, con la conseguenza di una minore disponibilità a concedere le elevate percentuali di debito del passato e in ogni caso indisponibili ad effettuare prestiti di ammontare di importo elevato.

**Grafico 1. Clima di fiducia dei consumatori**



Fonte: Isee, 2008

*Gli indicatori  
e la crisi di fiducia*

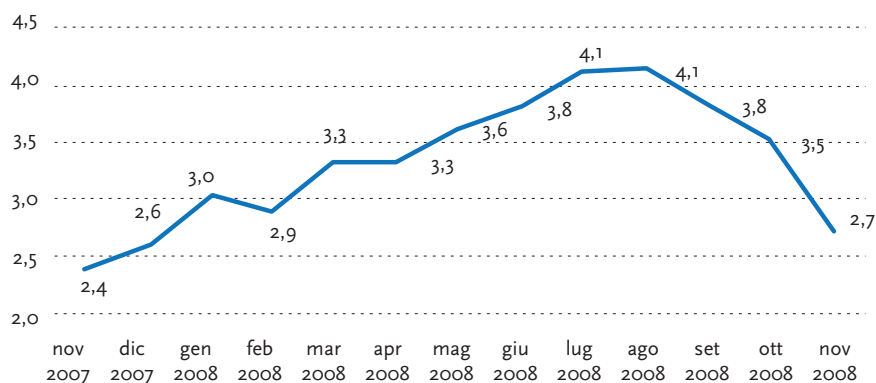
Il 28 novembre il Governo ha approvato il decreto legge anti-crisi<sup>1</sup>. Il piano viene emanato in concomitanza con la pubblicazione di dati congiunturali che avrebbero suscitato grande sorpresa solo pochi mesi fa.

- L'indice dei prezzi al consumo (NIC) relativo a novembre 2008 ha presentato una variazione di -0,4% rispetto al mese precedente e una variazione di +2,7 rispetto allo stesso mese del 2008 (contro il 3,5% di ottobre). La flessione mensile è risultata la più ampia dal 1959 alimentando così di nuovo timori sulla caduta della domanda interna. Il dato è superiore anche alle attese della vigilia ed è imputabile soprattutto alla caduta dei listini dell'energia (fonte: Istat).
- Il dato fa scendere dal 3,4% al 3,3% il tasso di inflazione acquisito per il 2008.
- Un consistente raffreddamento dei prezzi è in atto anche nella UEM; tra ottobre e novembre la crescita è passata dal 3,2% al 2,1% (dati Eurostat).
- Dopo un taglio di 50 punti base del 15 ottobre e di ulteriori 50 punti base del 12 novembre, il 4 dicembre la Banca Centrale Europea ha abbassato nuovamente i tassi di interesse operando un taglio record di 75 punti base e portando il tasso a 2,50%; il taglio superiore alle attese del mercato è il più grande di sempre per la politica della banca centrale.
- Il 17 dicembre la Federal Reserve – a sorpresa e con una decisione senza precedenti – ha abbassato il costo del denaro ai minimi di sempre, in una forchetta compresa fra lo 0% e lo 0,25% da ritoccare a seconda delle circostanze.

<sup>1</sup> Decreto-legge 185/2008 recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il quadro strategico nazionale.

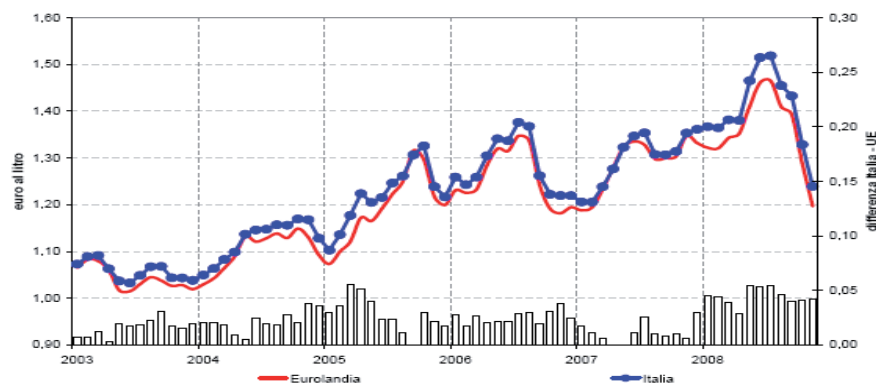
**Grafico 2. Prezzi al consumo: indice NIC**

(variazioni % su base annua)



Fonte: Istat, 2008

- I prezzi alla produzione hanno registrato ad ottobre un calo mensile dell'1,5%: si tratta della flessione congiunturale più elevata dal 1980. Su base annua si registra un aumento del 5,2%. La flessione di ottobre è dovuta soprattutto al fortissimo calo dei prodotti petroliferi raffinati che in un mese hanno segnato un calo del 12,7% il più elevato di sempre (fonte: Istat; si noti che al netto dell'energia i prezzi sono scesi dello 0,7% su base mensile).

**Grafico 3. Prezzo finale della benzina in Italia e nella UEM**

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico, novembre 2008

*Rilancio degli investimenti  
e efficientamento del sistema*

La recessione globale postula la presa di coscienza circa gli effetti prodotti da un'economia finanziaria che non poggia sull'economia reale. E da questa ora si deve partire. Ma se nel breve periodo la domanda aggregata può e deve essere stimolata con misure contingenti per arginare la crisi, di fatto è la spesa per investimenti che nel medio-lungo periodo allo stesso tempo dà impulso alla domanda e "costruisce" la competitività. Quando l'economia globale uscirà dalla crisi – che sia tra un anno o tra cinque – a maggior ragione il Paese avrà necessità di farsi trovare pronto nel contesto internazionale. La necessità di un piano di emergenza non deve fare pertanto perdere di vista le riforme strutturali che devono rimanere prioritarie nell'agenda politica. L'adeguatezza infrastrutturale è infatti condizione necessaria per la competitività. Di questo

pare essersi convinto anche il legislatore che nell'affinamento del decreto anti-crisi ha previsto che non si applicano agli enti locali le sanzioni previste nel caso di mancato rispetto del patto di stabilità interno conseguente alle spese relative a nuovi interventi infrastrutturali, autorizzati dal Ministero dell'Economia (art. 62 del decreto legge).

#### *Le fragilità maggiori*

Dal punto di vista dell'infrastrutturazione e delle reti di trasporto tuttavia si pone da molto tempo per l'Italia un problema di trade off tra risorse e vincoli finanziari. Questo genera diversi ordini di problemi:

- la strozzatura che la fragilità del sistema infrastrutturale e logistico italiano genera allo sviluppo dell'industria;
- il posizionamento competitivo del Paese dal punto di vista dell'offerta infrastrutturale e quello delle imprese domestiche nel contesto globale;
- la fragilità strutturale dei processi di decisione per la realizzazione delle infrastrutture (tema del consenso) e il nocivo aumento di tempi e costi;
- la mancata costruzione di una "piattaforma logistica Italia" (ovvero di un sistema nazionale che funzioni) che va traducendosi in un federalismo infrastrutturale da più parti richiesto ma tutto da esplorare.

Il valore del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche deliberato dal CIPE nel dicembre 2001 e implementato nelle varie annualità dai Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria è attestato su un importo di 174 miliardi di euro, di cui il Cipe ha approvato al 2008 115 miliardi.

Rispetto al Piano, le disponibilità finanziarie ammontano a 60 miliardi con un fabbisogno da reperire di 114 miliardi, pari al 65% del costo totale.

**Tavola 1. Quadro delle esigenze finanziarie per l'attuazione dell'intero Piano Decennale delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo**  
(in miliardi di euro)

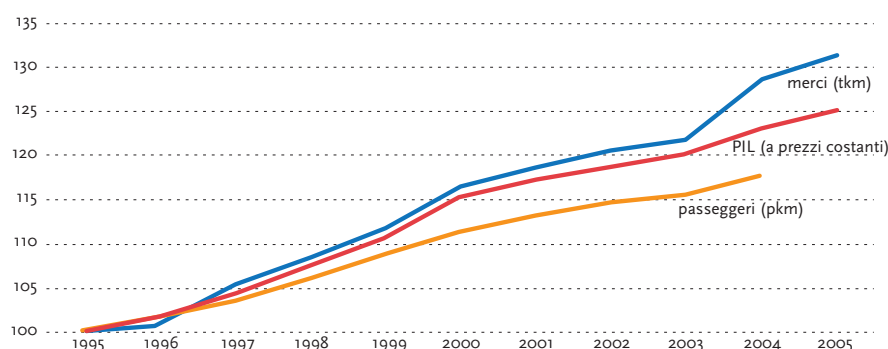
	VALORE GLOBALE	RISORSE DISPONIBILI	QUOTA % SU TOTALE	FABBISOGNO	QUOTA % SU TOTALE
Valore globale Legge Obiettivo per attuazione Piano Decennale	174,000	60,041	34,5%	113,959	65,5%
Valore opere deliberate Legge Obiettivo	115,665	60,041	51,9%	55,624	48,1%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2009-2013, Allegato Infrastrutture

#### *Il ruolo delle infrastrutture di trasporto*

In letteratura è noto che incremento del PIL e del trasporto di merci e di persone siano grandezze correlate; e come senza reti e nodi di trasporto efficienti non possa esistere competitività. I *network* sono vitali per incoraggiare l'insediamento delle aziende, favorire gli scambi e lo sviluppo dell'economia locale e regionale.

**Grafico 4. UE: evoluzione del trasporto merci e passeggeri a confronto con il PIL a prezzi costanti – Anni 1995-2004 (1995=100)**



Fonte: Eurostat, 2006

*La dotazione italiana  
è inadeguata*

Se confrontata ai paesi dell'UE15, l'Italia sconta indici di dotazione infrastrutturale in rapporto al PIL inferiori alla media sia per la rete autostradale che ferroviaria, come pure un indice di accessibilità inferiore a quello delle economie maggiori.

**Tavola 2. Indici di dotazione infrastrutturale in rapporto al PIL\* in alcuni paesi dell'UE 15, per autostrade e ferrovie, anno 2005 (media UE15=100)**

	AUTOSTRADE	FERROVIE
Francia	113,3	119,1
Germania	95,6	117,4
Italia	91,5	73,0
Regno Unito	38,1	58,0
Spagna	258,5	107,6
UE 15	100,0	100,0

\* Rapporto tra dotazione infrastrutturale e PIL (euro costanti 2005), indicizzato al 2005.  
Fonte: elaborazione su dati Eurostat, 2006

*La congestione della rete:  
un problema italiano*

L'Italia allo stesso tempo è tra i Paesi europei a maggiore densità automobilistica, con 60 autovetture per abitante nel 2007 (contro le 57 della Germania, le 51 di Regno Unito e Austria e le 46 della Spagna).

La criticità italiana riguarda soprattutto il grado di congestione della rete. In quasi 15 anni (1990-2004) il numero di veicoli merci per km di rete principale è aumentato del 61,8%; dato che rivela una crescita sproporzionata della pressione sulla rete rispetto agli altri Paesi considerati. Due sono le variabili che hanno portato a questo risultato: grande crescita dei veicoli immatricolati (+70,9%) associata a un minimo incremento di lunghezza della rete (5,6%).

I maggiori Paesi europei sono in controtendenza rispetto all'Italia. Si porta ad esempio la Spagna che, a seguito dell'imponente processo di adeguamento infrastrutturale, ha registrato una diminuzione della pressione sulla rete del 22,3% (a fronte di un aumento dei veicoli dell'89,4%). La stessa dinamica vale per la Francia dove un aumento veicoli commerciali del 29,7% non ha impattato sulla pressione della rete (diminuita del -18,1%).

**Tavola 3. Indicatori in alcuni tra i principali paesi europei**  
(rete stradale principale)

PAESE	LUNGHEZZA RETE (KM) 2005	LUNGHEZZA RETE VAR 1980-1990 (10 ANNI)	LUNGHEZZA RETE VAR 1990-2005 (15 ANNI)	KM PER 100 MILA AB. (2005)	N. VEICOLI MERCI IMMATRICOLATI VAR 1990-2004	N. VEICOLI MERCI PER KM ** VAR 1990-2004
Francia	10.801	40,4%	58,3%	17	29,7%	-18,1%
Germania	12.363	17,7%	13,9%	15	15,9%	1,8%
Italia	6.542	5,0%	5,6%	11	70,9%	61,8%
Regno Unito	3.638	18,6%	14,4%	6	23,5%	8,0%
Spagna	11.432	133,7%	143,6%	27	89,4%	-22,3%

\* Il dato 1990 della Germania è in realtà riferito al 1995.

\*\* Autostrade e strade a grande scorrimento (1990-2004).

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Eurostat 2008, Energy & Transport in Figures, Statistical Pocket Book 2007.

La capacità del sistema infrastrutturale di servire la produzione e le esportazioni e è di grande rilevanza, soprattutto se contestualizzato nel nuovo scenario di crisi delle economie mature e spostamento degli equilibri geoeconomici (e politici) mondiali. Indipendentemente dalla crisi economica esplosa negli ultimi due mesi, il Paese va infatti a confrontarsi a livello internazionale in uno scenario estremamente mutato rispetto all'ultimo biennio, in un contesto in cui il FMI (2008) segnala:

- lo spiazzamento a livello globale che la recessione degli Stati Uniti porterà;
- e, allo stesso tempo, l'allarme sui paesi emergenti dove, nonostante gli alti tassi di crescita economica, cresce il rischio di una fiammata inflazionistica indotta dai precedenti aumenti del costo delle materie prime.

*Le infrastrutture  
nel piano anti-crisi*

Nel decreto legge anti-crisi è inserita una misura per il finanziamento della Legge Obiettivo: per la prosecuzione delle opere strategiche vengono stanziati 120 milioni di euro l'anno per 15 anni a decorrere dal 2010, per un totale di 1,8 miliardi su base quindicennale.

La misura contenuta nel decreto-legge va nel senso di contribuire a colmare il gap rilevante di risorse che caratterizza la programmazione italiana. Ma il fabbisogno complessivo da reperire indicato nel Piano Infrastrutture – come si è visto più addietro – è e rimane estremamente alto (114 miliardi di euro). Mancano, ad esempio, circa 20 miliardi di euro solo per le opere da avviare entro il 2012. Contestualmente all'emanazione del decreto-legge è stata rimandata la seduta del Cipe che doveva approvare lo stanziamento annunciato di 16,6 miliardi di euro per il Piano Infrastrutture; in seguito il 18 dicembre il Cipe ha approvato "solo" 4,8 miliardi di euro da reperire nel Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS).

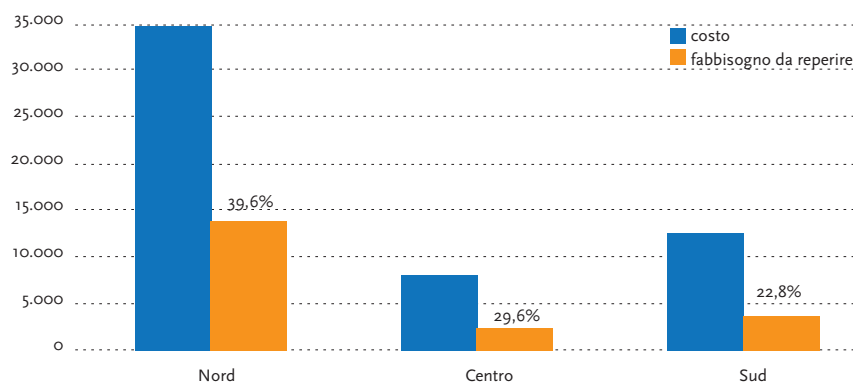
**Tavola 4. Opere da avviare\* entro il 2012: costo stimato al 2007 e fabbisogno da reperire**  
(in milioni di euro)

RIPARTIZIONI TERRITORIALI	COSTO ATTUALE	% SU COSTO TOTALE	FABBISOGNO DA REPERIRE	% SU FABBISOGNO TOTALE	% FABBISOGNO SU COSTO
Nord	34.731,62	62,8%	13.761,17	69,4%	39,62%
Centro	7.994,83	14,4%	2.366,58	11,9%	29,60%
Sud	12.607,61	22,8%	3.628,15	18,3%	28,78%
Totale	55.334,06	100,0%	19.816,05	100,0%	35,81%

\*Solo infrastrutture di trasporto

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2008-2012, Allegato Infrastrutture

**Grafico 5. Opere da avviare \* entro il 2012: costo complessivo e quota di fabbisogno da reperire**  
(in milioni di euro e in % sul costo)



\* Solo infrastrutture di trasporto.

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Ministero delle Infrastrutture 2007 e DPEF 2008-2012

*Dubbi sulla tenuta  
del mercato del project finance*

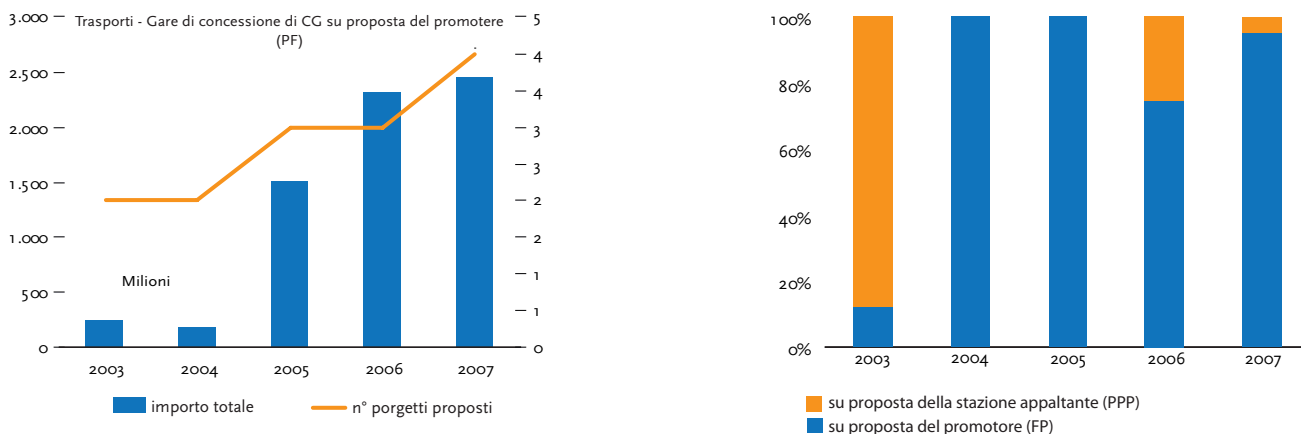
C'è poi il problema della crisi del credito.

Nel DPEF emanato lo scorso luglio, grande enfasi è stata data al ricorso alla finanza privata per la realizzazione delle medie e grandi opere infrastrutturali. Per il prossimo triennio, per le opere di Legge Obiettivo è previsto infatti un contributo a carico della finanza pubblica pari a 18 miliardi di euro e un contributo di risorse private e comunitarie pari a 38 miliardi, per un totale di 56 miliardi.

In effetti il ricorso al project financing ha avuto dal 2003 al 2007 un trend crescente. Ma data la situazione attuale ci si chiede se questo mercato subirà una battuta d'arresto, dovuta sia al crollo del clima di fiducia, sia alla effettiva difficoltà di reperire finanziamenti a fronte dei requisiti più stringenti di bancabilità dei progetti.

È un caso emblematico la gara per la Tangenziale Est di Milano (Tem) andata deserta in novembre contro ogni aspettativa, a causa del ritiro delle tre cordate concorrenti.

**Grafico 6. Infrastrutture di trasporto: gare di concessione di costruzione e gestione (CG) su proposta del promotore (Project Financing) e contributo al totale gare CG – Anni 2003-2007**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico Privato, vari anni.

*Le istanze di federalismo  
(infrastrutturale)*

Si teme quindi – ed è timore da più parti condiviso – per la competitività dell'Italia. E si teme ancor di più oggi che quella competitività servirà a risalire la china della crisi. Il consolidamento di una visione di sistema dell'Italia come piattaforma infrastrutturale unitaria competitiva sul mercato internazionale non è ancora realtà.

E, allo stato attuale delle cose, si deve forse utilmente fare i conti con il processo di federalismo infrastrutturale in atto. Indipendentemente dalla riforma del Titolo V della Costituzione che ha modificato gli ambiti di competenza Stato-Regioni, infatti, le Regioni portano avanti un'istanza bipartisan per la rivendicazione di un maggiore potere di governance sulle infrastrutture prioritarie che attraversano i rispettivi territori.

L'esigenza nasce sia dalla congestione delle infrastrutture che frena la produttività delle (proprie) imprese, sia dall'impossibilità tecnica di gestire il processo di realizzazione delle opere.

*Lo slittamento di tempi e costi*

Si deve inoltre tenere in considerazione che l'Italia si colloca tra i Paesi dell'Unione Europea che hanno le maggiori difficoltà di sistema nella realizzazione delle infrastrutture.

Oltre alle criticità finanziarie e a quelle relative al consenso che interessano la fase della programmazione, dati Ministero Sviluppo Economico e ANCE segnalano un aumento progressivo di tempi e costi nella fase di esecuzione, che ritarda il completamento delle opere (si vedano i dati di seguito nel documento). Nel DPEF stesso è contenuta l'indicazione dell'aumento delle stime di costo: il fabbisogno complessivo è passato da 98 a 115,5 miliardi di euro, con una copertura disponibile sul costo pari rispettivamente a 54 e 52%.

Più nel dettaglio, si pensi ad esempio al dato relativo alle opere proposte dalle Regioni la cui previsione di costo dal 2004 al 2008 è passata da 4,9 miliardi di euro a 9,2 miliardi di euro, con un aumento dell'86% con cui evidentemente la disponibilità di fondi statali e regionali dovranno confrontarsi.

**Tavola 5. Opere sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008**  
(in miliardi di euro)

FONTE	COSTO	RISORSE DISPONIBILI	% RISORSE SU COSTO	FABBISOGNO DA REPERIRE	% FABBISOGNO SU COSTO
DPEF 2008-2012	98.066,57	53.481,91	54,54%	44.584,66	45,46%
DPEF 2009-2013	115.549,00	60.334,00	52,22%	55.215,00	47,78%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati DPEF 2008-2012 e DPEF 2009-2013, Allegato Infrastrutture

*Lo strumento del commissario  
straordinario nel piano anti-crisi*

Le criticità che caratterizzano il processo italiano di costruzione delle opere sono talmente urgenti che nel decreto anti-crisi sono state inserite norme straordinarie per la velocizzazione delle procedure esecutive di progetti facenti parte del quadro strategico nazionale.

La nuova normativa stabilisce che il rispetto di tempi e costi delle opere sia garantito dalla nomina di commissari straordinari delegati alla supervisione delle fasi di realizzazione degli investimenti e del quadro finanziario, con poteri di impulso e coordinamento dei portatori di in-



*Le criticità nell'iter di realizzazione  
delle infrastrutture*

teresse (enti, collettività e soggetti privati) e con obbligo di comunicare a Ministro e Governatori le circostanze di eventuali ritardi nella realizzazione dell'opera

Lo scopo cui tende il decreto è sicuramente di grande rilevanza. Tuttavia le informazioni sui meccanismi responsabili dello slittamento di tempi e costi inducono a certo pessimismo circa la relativa facilità di soluzione del problema. Molte sono infatti le evidenze di criticità riscontrate e soprattutto di ampia natura (amministrativa, finanziaria, politica, sociale, progettuale).

Dall'analisi della filiera di realizzazione delle opere emergono infatti una serie di punti sensibili che possono essere riparati attraverso una normativa particolarmente stringente e uno sforzo di proceduralizzazione che coinvolga tutto il sistema. Di seguito si riportano alcuni tra i molti esempi.

Con riferimento agli Accordi Programma Quadro monitorati dall'UVER<sup>2</sup> il 10% circa degli interventi monitorati è stato annullato o sospeso: questo accade più frequentemente nella fase di progettazione (68% dei casi). I motivi sono la scarsa solidità progettuale o l'esistenza di procedure di rimodulazione del progetto non omogenee e, in alcuni casi, troppo discrezionali.

**Tavola 6. Progetti inseriti negli Accordi Programma Quadro: sintesi degli interventi annullati e sospesi (contributo percentuale al totale). Rilevazione APQ 2006-2007**

FASE	ANNULLATO	SOSPESO	TOTALE
Progettazione	43,18%	25,00%	68,18%
Aggiudicazione	4,55%	15,91%	20,46%
Realizzazione	6,82%	2,27%	9,09%
Collaudo	2,27%	0,00%	2,27%
Totale	56,82%	43,18%	100,00%

Fonte: Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici (UVER), 2007



I casi di maggiore dilazione dei tempi riguardano le opere minori (di importo inferiore a 10 milioni di euro) e le grandi opere (da 100 a oltre 500), la cui fase progettuale dura rispettivamente 2.375 giorni e oltre 2.200 giorni. Le criticità maggiori sono imputabili alla fase di perfezionamento del processo autorizzativo, alla definizione e condivisione delle priorità (elementi riscontrati in quasi la metà delle opere del campione con importo superiore ai 50 milioni di euro), alla difficoltà nel reperimento dei finanziamenti e ai tempi di svolgimento della Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo. ANCE invece individua un punto sensibile nella durata media della gare d'appalto relative alle infrastrutture stradali (386 giorni in media) e idriche (315). Per la fase di realizzazione dei lavori, il ritardo medio accumulato nella fase di cantiere è quantificabile circa 9

<sup>2</sup> L'unità di verifica degli investimenti pubblici (UVER) afferisce al Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione (DPS) del Ministero dello Sviluppo Economico.

mesi, pari al 43,2% del tempo contrattuale. Le maggiori criticità sono a carico dei corridoi stradali, che presentano uno scostamento pari al 64,8% per le opere inferiori ai 50 milioni di euro, e dei sistemi urbani (70,4% per le opere superiori ai 50 milioni).

#### *Il drenaggio delle risorse FAS*

Tra i dati più interessanti spicca il fatto che la realizzazione dei progetti APQ finanziati con il Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 (FAS)<sup>3</sup> presenta un iter progettuale più efficiente rispetto ai progetti finanziati da altre fonti) aumento dei costi registrato pari al 29% del costo totale, contro il 34%).

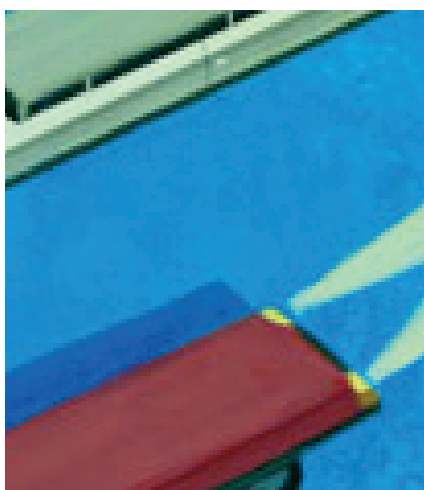
Può essere quindi non opportuna, per il processo di snellimento cui si vuole tendere, la rimodulazione prevista dal decreto anti-crisi delle risorse FAS, drenate verso la gestione dei servizi ferroviari di trasporto pubblico locale. E in ogni caso ha senso – sempre ai fini della proceduralizzazione necessaria – verificare i meccanismi dei progetti (FAS appunto) che meglio riescono a gestire ed assorbire le criticità di processo.

#### *Conclusioni*

Il quadro noto fatto di inadeguatezza della rete di trasporto, di risorse scarse, di rigidità burocratiche che favoriscono lo slittamento dei tempi e la lievitazione dei costi di realizzazione delle infrastrutture, la fragilità delle procedure per la gestione del consenso, e non ultima, la diffidenza degli investitori privati, non aiuterà il contesto italiano a reagire alla fase di recessione in atto.

Con riferimento alle criticità evidenziate, si ritiene che, per facilitare la ripresa del sistema italiano e la competitività, possano essere messe in campo alcune azioni.

- Un'operazione coraggiosa di selezione delle opere effettivamente prioritarie (tra le molte già classificate come tali), su cui concentrare le risorse. Allo stesso tempo, l'attivazione di percorsi di dialogo fortemente operativo con le Regioni competenti per quelle opere, anche finalizzato a superare le zone di sovrapposizione tra Stato e Regioni derivate dalla riforma del Titolo V.
- Sul piano della finanza, verifica della possibile attivazione di leve finanziarie che nascono dalla rimodulazione degli strumenti di finanziamento esistente, indipendentemente dall'apporto dei soggetti privati, ad oggi ancora marginale rispetto alle attese. Un esempio tra gli altri è quello della rimodulazione sotto il profilo normativo dello strumento della concessione ai privati delle grandi infrastrutture. E' necessario inoltre che venga ridefinito il ruolo della Cassa Depositi e Prestiti, in modo che il sistema possa contare su asset chiari e condivisibili.
- Superamento del groviglio della regolazione istituzionale in tema di tariffe e degli schemi finanziari sottostanti, attraverso la concentrazione delle competenze in materia in una struttura con sede – ad esempio - presso il Consiglio dei Ministri.



<sup>3</sup> I dati riguardano opere realizzate attraverso diverse tipologie di finanziamento: tra queste vi è il FAS.

- Una decisa strutturazione (proceduralizzazione) della gestione del consenso che riesca ad invertire l'attuale processo partendo dal coinvolgimento del territorio e che individui occasioni e luoghi di scambio tra i portatori di interesse (parti istituzionali, grandi gestori infrastrutturali, investitori). Per sua natura la regolazione di tale processo potrebbe risiedere – ad esempio – nella definizione di delibere Cipe attraverso cui articolare linee guida istituzionalmente condivise e meccanismi premiali per la loro adozione.

## BIBLIOGRAFIA

- ANCE (2008), *Secondo Rapporto sulle Infrastrutture in Italia – Volume II, Il monitoraggio delle opere infrastrutturali*, 2008.
- CNEL – Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (2008), *La finanza di progetto: Osservazioni e Proposte*, Roma, 9 aprile 2008.
- Comunicazione della Commissione COM (2006) 314 definitivo, *Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro continente* – Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, Bruxelles, 22.6.2006.
- Confindustria (2006), *Logistica per crescere: proposte, analisi ed approfondimenti*.
- Decreto Legge 28 novembre 2008 recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il Quadro Strategico Nazionale.
- Delibera CIPE n. 130/2006 – Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche 6/4/2006.
- DPEF 2007-2011, Allegato Infrastrutture.
- DPEF 2008-2012, Allegato Infrastrutture.
- DPEF 2009-2013, Allegato Infrastrutture.
- Federtrasporto, Nomisma (2008), *L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana*, in *Scenari dei trasporti*, n. 10, Luglio 2008.
- Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione (DPS), Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici (UVER) (2007), *Attività di verifica sugli interventi prioritari inseriti in APQ – Relazione finale*, Luglio 2007.
- Nomisma (2008), *La Piattaforma Logistica Italia – Infrastrutture, Imprese, Istituzioni*, Agra Editrice, Roma.



Nomisma SpA  
 Strada Maggiore, 44  
 40125 Bologna  
[quaderniperleconomia@nomisma.it](mailto:quaderniperleconomia@nomisma.it)  
[www.nomisma.it](http://www.nomisma.it)