

Nota metodologica¹

Premessa.

La Corte per gli esercizi finanziari 1995-1998 ha esaminato il rendiconto delle amministrazioni centrali ricostruendo la spesa sulla base di una classificazione per funzioni obiettivo, allo scopo di individuare le missioni assegnate alle amministrazioni stesse.

Applicando questa metodologia a carattere sperimentale ha contribuito a promuovere il processo di riforma della struttura di bilancio delineato dalla nuova disciplina (legge n. 94 del 1997 e d.lgs. n. 279 del 1997); in particolare l'art. 13 del d.lgs. n. 279 del 1997 ribadisce la necessità di costruire il rendiconto per funzioni e unità previsionali di base, al fine della "... valutazione delle politiche pubbliche di settore...".

L'analisi per funzioni del consuntivo 2000, così come per l'esercizio 1999, è stata basata sulla classificazione funzionale europea *COFOG*, nella versione dell'ottobre 1998, che consente un raccordo più trasparente fra dati di bilancio, espressi in termini contabili/finanziari, e conto consolidato delle pubbliche amministrazioni, così come previsto dalla legge n. 468 del 1978 come modificata dalla legge n. 94 del 1997 (art. 5, co. 1 lettera f; d.lgs. n. 279 del 1997, art. 6).

La *COFOG* è costruita su dieci divisioni, articolate in gruppi, e questi in classi, ma presenta una serie di limiti e carenze nella definizione di alcuni settori.

Di conseguenza si è ritenuta necessaria l'individuazione, a partire dalle classi *COFOG*, di circa quattrocento "quarti livelli" per la definizione delle funzioni istituzionali di ciascuna amministrazione.

L'art. 1, comma 2, della legge n. 94 del 1997 prevede che le spese siano indicate per aree omogenee di attività in cui si articolano le competenze istituzionali di ciascun Ministero. L'attuale classificazione costruita sui centri di responsabilità (unità previsionali) dovrebbe essere integrata, anche ai fini della decisione parlamentare, con la classificazione per funzioni obiettivo (come auspicato dalla Commissione bicamerale per l'attuazione della legge n. 94 del 1997).

Le denominazioni dei quarti livelli (adottati dalla Corte) sono state individuate per il complesso delle amministrazioni, consentendo così un'analisi orizzontale della spesa per una serie di politiche pubbliche.

Analisi per stati di previsione.

Operativamente per ogni ministero, una volta verificato che i quarti livelli definiti per l'esercizio 1999 fossero ancora validi, e dopo aver proceduto ad alcune modifiche marginali, i singoli capitoli di spesa — compresi quelli di funzionamento — sono stati imputati percentualmente alle funzioni obiettivo. L'elaborazione è stata effettuata con la collaborazione delle amministrazioni, anche ricorrendo ad una serie di stime delle imputazioni sulla base di quelle individuate per gli esercizi precedenti e per il previsionale 2000.

Per il ministero delle finanze è stata adottata, come per il precedente esercizio, un'ulteriore disaggregazione al quinto livello, in collegamento con il *piano dei conti per destinazione*, strumento di pianificazione dell'amministrazione.

Per l'esame del rendiconto sono stati utilizzati schemi di analisi contabile elaborati dalla Corte, con riferimento alla massa impegnabile e spendibile, cui si riconducono i risultati finanziari in termini di impegni e pagamenti.

¹ L'analisi svolta nella presente relazione fa riferimento ai dati tratti dal sistema informativo integrato RGS-CdC il 20 giugno 2001. Non si tiene conto, pertanto, delle modifiche apportate al rendiconto successivamente alla predetta data.

In relazione all'analisi economica per l'esercizio 2000 è stata adottata, per la prima volta, la classificazione europea *SEC 95* per titoli e categorie, con disaggregazione di queste ultime al 3° livello.

Analisi speciali.

Per il consuntivo dell'esercizio finanziario 2000 la Corte ha elaborato una simulazione del d.lgs. n. 300 del 1999, relativo alla Riforma dell'organizzazione del Governo, ricostruendo i dodici ministeri sulla base del 300 e dei quattro regolamenti governativi del 26 marzo 2001, (d.P.R. nn. 175 - 178), relativi ai regolamenti di attuazione dei ministeri delle attività produttive, del lavoro, della salute e delle politiche sociali, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio.

I limiti di questa elaborazione sono innanzi tutto costituiti da quelli riconducibili all'applicazione della COFOG alle amministrazioni centrali; inoltre si deve sottolineare che per ciascuno dei ministeri delineati, si sono dovute forzatamente cumulare tutte le spese di carattere generale sostenute dai diciotto ministeri effettivamente operanti nel 2000, comprese pertanto tutte quelle relative ai gabinetti, ai segretariati generali ed alle Direzioni per gli affari generali ed il personale.

Sotto l'aspetto metodologico si precisa quanto segue:

- è stata introdotta una semplificazione di carattere generale riconducendo le spese per le funzioni assegnate alle Agenzie e ai Ministeri che, a regime, eserciteranno i poteri di indirizzo e vigilanza;
- i trasferimenti iscritti nello stato di previsione del Ministero del tesoro caratterizzati da precise destinazioni per determinati settori di spesa, sono stati aggregati sul ministero funzionalmente competente per quella tipologia di spesa;
- il ministero **dell'economia e finanze** è ottenuto dalla sommatoria degli attuali ministeri del tesoro, al netto delle risorse trasferite di cui al punto 3, e delle finanze;
- per i ministeri: **attività produttive, ambiente e tutela del territorio, infrastrutture e trasporti, lavoro, salute e politiche sociali**, il lavoro è stato basato sui regolamenti di organizzazione, nella versione definitivamente approvata dal Consiglio dei ministri;
- il ministero **dell'istruzione, dell'università e della ricerca**, in assenza di un regolamento di organizzazione, è stato delineato sulla base del d.lgs. n. 300 del 1999;
- i ministeri delle **politiche agricole e forestali e dei beni e attività culturali**, sono stati delineati così come previsto dal d.lgs. n. 300 del 1999.

Si deve inoltre formulare una serie di osservazioni:

- 1) In diversi casi, di carattere marginale, non è stato possibile disaggregare le funzioni obiettivo, neanche attraverso l'analisi dei singoli capitoli di spesa, per poter applicare il decreto legislativo e/o i regolamenti di attuazione. In queste circostanze si è scelto il principio della spesa prevalente, attribuendo la funzione, nella sua interezza, al ministero maggiormente competente.
- 2) Il d.lgs. n. 300 del 1999 è riferito alle "...funzioni e ai compiti spettanti allo Stato in materia di...", i quattro regolamenti di attuazione finora emanati sono invece maggiormente incentrati sulla struttura amministrativa, trasferendo a volte interi centri di responsabilità. Questo può, a volte, comportare una sovrapposizione di soggetti sulla stessa funzione. Per esempio l'attuale direzione generale del ministero dei lavori pubblici *difesa del suolo* sarà trasferita al ministero **ambiente e tutela del territorio**, ma sembra che svolga anche compiti attribuiti al ministero delle **infrastrutture e trasporti**; così per *l'Ufficio per Roma capitale* che viene interamente trasferito al

ministero delle **infrastrutture e trasporti**, ma presenta competenze anche nella tutela e conservazione dei beni architettonici e monumentali.

- 3) Per quanto concerne il ministero delle **attività produttive** si deve precisare che:
- non è stato possibile separare dalla specifica competenza del tesoro relativa alle politiche di coesione la quota parte della spesa riferita all'attuazione dei contratti di programma, di area e della programmazione negoziata. Pertanto, nella simulazione, queste risorse restano attribuite al ministero del tesoro e risultano imputate, data la natura di questi particolari strumenti di programmazione, su diverse funzioni relative alle infrastrutture, alle agevolazioni alle imprese, ecc.;
 - non è stata trasferita alcuna risorsa relativa all'agroindustria dal ministero delle politiche agricole, non essendo chiaro se tale competenza sia già del ministero dell'industria, riconducibile cioè al comparto manifatturiero. Comunque, anche in questo caso, si presenterebbero dei problemi nel disaggregare la funzione relativa alla trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli;
 - con riferimento all'editoria, va precisato che questo settore è esplicitamente indicato dal decreto legislativo come di competenza delle **attività produttive** (art. 27), mentre il regolamento di attuazione del ministero elenca fra le competenze in materia, solo alcune funzioni marginali, come "gli incentivi per l'innovazione tecnologica nell'editoria e stampa". Inoltre la legge n. 62 del 2001 ha istituito un fondo per le agevolazioni di credito alle imprese editoriali presso la Presidenza del consiglio - dipartimento editoria, fino all'attuazione della riforma di cui ai dd.lgs. nn. 300 e 303 del 1999 (art.5). Nell'elaborazione la funzione obiettivo *sostegno alle imprese radiotelevisive ed editoriali* è stata attribuita alle **attività produttive**.
- 4) Per il ministero del **lavoro, salute e politiche sociali**, non è stato possibile estrapolare le risorse relative:
- alle attività previdenziali e assistenziali per i marittimi, i portuali, gli autoferrottranti e il personale addetto al trasporto aereo (Ministero di trasporti);
 - al servizio ispettivo per la sicurezza mineraria e la vigilanza sull'applicazione della legislazione attinente alla salute sui luoghi di lavoro (Ministero dell'industria);
 - alla prevenzione e studio sulle emergenze sociali (Ministero dell'interno).

Altre analisi.

- A) sono state svolte analisi per alcuni settori di spesa ritenuti di particolare interesse, aggregando i quarti livelli delle amministrazioni centrali titolari di risorse finalizzate alle politiche pubbliche prese in esame, che sono:
- *Aree depresse*: si tratta di una politica pubblica non presente esplicitamente nella classificazione *COFOG*, ma rilevante anche ai sensi della legge n. 94/97 che prevede l'enucleazione della spesa destinata agli interventi nelle aree depresse, sia del centro-nord che del mezzogiorno, ponendo in evidenza la destinazione settoriale dei fondi.
 - *Protezione civile*: anche in questo caso si tratta di un'importante politica pubblica non presente esplicitamente nella classificazione *COFOG*. L'elaborazione è composta di due aggregati, relativi alla spesa per prevenzione, emergenza e soccorso e a quella per la ricostruzione e le misure di sostegno a seguito di calamità.
- B) attraverso l'aggregazione dei capitoli di spesa sono state ricostruite le risorse destinate a:
- *Opere pubbliche*: così come per gli esercizi 1997, 1998 e 1999, sono stati individuati, per tutte le amministrazioni centrali interessate, i capitoli destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, suddividendoli per tipologie di opere (compresi i capitoli destinati al pagamento dei mutui).

- ***Trasferimenti del ministero del tesoro:*** come per gli esercizi precedenti, sono stati selezionati i capitoli riconducibili ai trasferimenti, suddivisi settorialmente sulla base della finalità economica della spesa.

Politica pubblica di settore

Ministeri per l'assetto del territorio e le infrastrutture

1. Premessa.

2. L'attuazione delle riforme amministrativa e di bilancio.

3. Le politiche pubbliche di settore: 3.1 *Le politiche delle infrastrutture.* 3.2 *Gli investimenti dello Stato in infrastrutture nell'ultimo decennio;* 3.3 *I preconsuntivi 2000 sull'andamento del settore costruzioni;* 3.4 *L'occupazione in edilizia;* 3.5 *La liberalizzazione del settore ferroviario;* 3.6 *Le politiche in materia di trasporto;* 3.7 *Il Piano generale dei trasporti.* 3.8 *Le gestioni aeroportuali;* 3.9 *Il dissesto idrogeologico nelle Regioni italiane;* 3.10 *L'impegno finanziario per la difesa del suolo;* 3.11 *La legge n. 36/1994 in materia di risorse idriche e la tutela delle acque;* 3.12 *I Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio;* 3.13 *Caratteristiche peculiari delle politiche di spesa in materia ambientale.*

4. L'analisi delle risultanze di consuntivo secondo la classificazione funzionale:

4.1 *In particolare: l'analisi della politica delle acque;* 4.2 *In particolare: gli interventi per la Protezione civile.*

5. Risorse finanziarie 2000 per categorie di opere pubbliche: 5.1 *In particolare: l'attività di finanziamento della Cassa depositi e prestiti in materia di investimenti.*

6. La riorganizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato: 6.1 *Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;* 6.2 *Il Ministero delle infrastrutture e trasporti;* 6.3 *La ricomposizione delle risultanze di consuntivo secondo le disposizioni dei regolamenti di attuazione della Riforma dell'organizzazione di Governo (d.lgs. n. 300/99):* 6.3.1 *Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;* 6.3.2 *Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

7. Il decentramento amministrativo: 7.1 *Il d.lgs. n. 112/1998: i trasferimenti relativi all'area territorio, trasporti e ambiente;* 7.2 *In particolare: il decentramento in materia ambientale;* 7.3 *Segue: la devoluzione dei poteri al sistema regionale-locale in materia di difesa del suolo.*

8. La normativa in materia di lavori pubblici.

9. Il programma di sviluppo del Mezzogiorno: 9.1 *La nuova programmazione degli investimenti e gli strumenti per lo sviluppo del Mezzogiorno;* 9.2 *Gli stanziamenti per il triennio 2001-2003;* 9.3 *Le intese istituzionali di programma;* 9.4 *Stato di attuazione dei completamenti;* 9.5 *Gli studi di fattibilità;* 9.6 *La programmazione finanziaria di medio lungo termine: l'approvazione del QCS 2000-2006 per il Mezzogiorno.*

1. Premessa.

Con il D.P.E.F. 2000-2003, il Governo ha riaffermato che l'ammodernamento delle infrastrutture costituisce un fattore essenziale per sostenere il processo di integrazione Europea e la crescente globalizzazione dei mercati. In tale contesto, la riduzione dei costi connessi allo spostamento delle merci è una variabile determinante per la competitività. Per tale ragione, anche su impulso della normativa comunitaria, si stanno ponendo le condizioni per una liberalizzazione regolata nei settori dei trasporti ferroviario, marittimo ed aereo. Tale complessa trasformazione viene accompagnata dall'introduzione nel nostro Paese del federalismo dei trasporti, iniziato con il d.lgs. n. 422/97, che affida alle Regioni il compito di programmare in modo integrato il sistema dei trasporti collettivi nell'ambito territoriale.

A tal riguardo, il Governo ha individuato una serie di priorità che sono state inserite nel Nuovo Piano generale dei Trasporti. In primo luogo, il Governo ha indicato l'obiettivo del riequilibrio delle infrastrutture per il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia, tenendo presente che tale processo dovrà comunque avvenire nel rispetto delle esigenze ambientali.

Speciale attenzione va dedicata al *deficit* infrastrutturale del Mezzogiorno, che costituisce il principale fattore di aggravio di costi e di disincentivo per l'insediamento di nuove attività produttive. E, a tal proposito, va evidenziato come il QCS 2000-2006 destini circa il 19% delle risorse alla realizzazione di reti infrastrutturali.

Gravi ritardi si riscontrano ancora sia nella manutenzione e sviluppo del sistema idrico ed idrogeologico, sia nella salvaguardia della difesa del suolo.

Per migliorare la mobilità nei grandi centri urbani, il decreto ministeriale dell'8 ottobre 1998 (modificato con il decreto 28 maggio 1999) ha permesso l'avvio dei Programmi innovativi per la riqualificazione urbana e lo sviluppo sostenibile del territorio. Tali programmi tendono a coniugare il processo di trasformazione del territorio con il riequilibrio ambientale e lo sviluppo economico.

2. L'attuazione delle riforme amministrativa e di bilancio.

Il livello di attuazione delle riforme, amministrativa e di bilancio, non si presenta soddisfacente per i tre Ministeri che concorrono a formare il comparto all'esame.

La carenza di direttive programmatiche, coerenti con i principi relativi alla riforma della pubblica amministrazione ed al nuovo sistema dei controlli di gestione, costituisce un fattore negativo, anche per una efficace, ormai prossima riorganizzazione delle Amministrazioni centrali dello Stato. E' mancato, ancora una volta, il necessario raccordo tra misure programmatiche del D.P.E.F., note preliminari al bilancio, direttive generali ed esame del rendiconto sotto i nuovi profili gestionali, ai fini della verifica dei parametri riferibili all'efficienza-efficacia-economicità dell'azione amministrativa.

A tale situazione di carenza programmatoria, cui consegue anche una rilevante mancanza di coordinamento, si aggiunge un insufficiente svolgimento dei monitoraggi sull'andamento delle gestioni, da imputare anche alla pluralità di sedi istituzionali ed amministrative coinvolte, che non sembra abbiano finora avviato sinergiche operazioni di conoscenza e validazione dei dati. Tale ultimo aspetto, d'altra parte, è strettamente correlato al primo; e la Corte ha più volte evidenziato l'importanza dell'acquisizione di informazioni congruenti ed aggiornate, poiché funzionali a scelte programmatiche e al complessivo impatto amministrativo.

In particolare, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, le misure programmatiche a livello di note preliminari di bilancio, per l'esercizio 2000, sono inadeguate, anche se il Ministero, per la prima volta, con la nota preliminare 2001, sembra avere invertito la tendenza ad una scarsa attenzione a tale centrale momento di pianificazione ed organizzativo. Le direttive generali risultano emanate ad esercizio inoltrato; anche se esse dimostrano una coerenza descrittiva con le competenze normative riguardanti i centri di responsabilità, non

costituiscono ancora una base sufficientemente definita per la individuazione di parametri finanziari, economici e strumentali, riferibili ai centri di gestione delle risorse e dei servizi.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, nonostante la particolare attenzione dedicata dal Ministero, negli anni scorsi, in ordine all'attuazione del disegno di riforma, amministrativa e di bilancio, configurata dal d.lgs. n. 29/1993 e dalla legge n. 94/97, per un recupero di efficienza dell'azione amministrativa, si sono riscontrati rilevanti ritardi nella emanazione della direttiva generale per il 2000. Ciò peraltro non ha comportato inefficienze sul piano dell'accumulo di residui di stanziamento.

Anche per il Ministero dell'ambiente, la valutazione non è positiva, in quanto non risulta che tale Amministrazione abbia dedicato particolare cura a tale strategico momento di pianificazione delle attività.

La riforma introdotta con il d.lgs. n. 300 del 1999, seguita dai regolamenti di attuazione per la riorganizzazione dell'intero comparto dei Ministeri, rende ancora più urgente l'adeguamento dei nuovi criteri di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, in dipendenza di un sistema di programmazione più complesso e finalizzato al coordinamento di settori organici delle politiche pubbliche di indirizzo dell'economia, anche per un più efficace raccordo con le funzioni programmatiche e di gestione di risorse per i trasporti, ora assegnate ad organismi diversi dallo Stato, nonché di ripartizione delle funzioni tra Ministero ed Agenzie.

Va, in proposito, osservato che la legge di riordino e di accorpamento tende sempre più a rendere l'ambiente un elemento essenziale per calibrare la crescita della politica del territorio verso uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture e dell'economia del Paese.

3. Le politiche pubbliche di settore.

3.1 Le politiche delle infrastrutture.

Negli ultimi dieci anni, si è manifestata una riduzione dell'impegno finanziario dello Stato e delle altre Amministrazioni pubbliche nella realizzazione di nuove infrastrutture, evidenziato dal fenomeno dell'accumulo dei residui di stanziamento.

Solo alla fine degli anni '90 si sono registrati segni di miglioramento.

Secondo i dati della "Federation de l'industrie europeenne de la construction", nel nostro Paese, gli investimenti rappresentano l'1,5% del PIL (nel 1990 era il 2,3%), inferiore di 1,1 punti rispetto alla media dei principali Paesi europei.

La rete ferroviaria italiana, rispetto a quella dei cinque Paesi che possiedono il 76% del totale (Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna), si pone al quarto posto (con una estensione pari a 16.080 km), precedendo la Spagna (12.303 km), ma ben al di sotto di Germania (38.127 km) e Francia (31.724 km).

Analizzando i dati relativi alla rete autostradale e ferroviaria dell'Unione Europea per Paese (riferiti al 1995), il ritardo italiano rimane consistente. In rapporto agli abitanti, la rete ferroviaria italiana è del 33% inferiore alla media Europea. Anche l'estensione delle autostrade, in rapporto ai veicoli circolanti si pone di 12 punti percentuali al di sotto della media Europea, pur se, in termini chilometrici, l'Italia presenta una disponibilità di autostrade per abitante soddisfacente.

Dal raffronto comparativo del traffico merci indicato nella tabella che segue, si evidenzia lo squilibrio tra trasporto su gomma e trasporto su ferro; più dinamiche sono le tendenze dell'autotrasporto, che ha quasi integralmente acquisito l'incremento di domanda registrata nel periodo 1990-96. Infatti, in termini percentuali l'autotrasporto merci incide nella misura del 64,61 % del totale (le vie d'acqua incidono nella misura del 19,10%, la navigazione aerea dello 0,01%, la rotaia del 16,28%).

<i>Modalità di trasporto</i>	1990	1995	1996	1997	1998
Impianti fissi	33.009	36.981	36.662	38.788	38.457
Su strada	124.209	137.254	139.863	142.270	152.592
Vie d'acqua	35.783	35.442	40.003	44.664	45.112
Navigazione aerea	33	30	31	30	33
Totale generale	193.034	209.707	216.559	225.752	236.193

3.2 Gli investimenti dello Stato in infrastrutture nell'ultimo decennio.

Nell'ultimo decennio, si è progressivamente ridotto l'impegno economico dello Stato e delle amministrazioni pubbliche per la realizzazione di nuove infrastrutture, accompagnato da una crescente difficoltà a tradurre gli stanziamenti in spesa effettiva, come ha dimostrato il costante accumulo di residui di stanziamento. Tale tendenza ha mostrato miglioramenti solo a partire dal 1997. Secondo dati elaborati dall'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) sui conti economici nazionali SEC95, nel 1999, gli investimenti in opere pubbliche in Italia - come indicato nella tabella che segue - sono risultati pari a 31.052 mld di lire. Si tratta, peraltro, di un livello inferiore del 25% circa, in quantità, rispetto al 1990. Tali investimenti rappresentano l'1,5% del PIL (nel 1990, era pari al 2,3%), a fronte di una media dei principali Paesi europei pari al 2,7%¹.

Investimenti costruzioni

(miliardi di lire)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
Valori correnti							
Costruzioni	149.202	158.379	159.322	161.649	168.734	180.562	189.759
Abitazioni	88.253	89.185	88.777	89.512	92.622	97.874	102.379
altre costruzioni	60.949	69.194	70.545	72.137	76.112	82.688	87.380
fabbricati non residenziali	34.653	42.817	42.893	42.946	45.060	49.621	52.640
opere pubbliche	26.296	26.377	27.652	29.191	31.052	33.067	34.740
Valori prezzi 1995							
Costruzioni	149.202	154.535	151.520	151.156	155.434	161.087	165.163
Abitazioni	88.253	87.001	84.527	83.993	85.486	87.586	89.383
altre costruzioni	60.949	67.534	66.993	67.163	69.948	73.501	75.780
fabbricati non residenziali	34.653	41.790	40.733	39.985	41.411	44.108	45.652
opere pubbliche	26.296	25.744	26.260	27.178	28.537	29.393	30.128
Variazioni % in quantità							
Costruzioni		3,6	-2,0	-0,2	2,8	3,6	2,5
Abitazioni		-1,4	-2,8	-0,6	1,8	2,5	2,1
altre costruzioni		10,8	-0,8	0,3	4,1	5,1	3,1
fabbricati non residenziali		20,6	-2,5	-1,8	3,6	6,5	3,5
opere pubbliche		-2,1	2,0	3,5	5,0	3,0	2,5

* Previsioni Ance.

Le elaborazioni sono dell'Ance su conti economici nazionali SEC 95.

Il confronto tra investimenti in opere pubbliche e PIL, effettuato nell'arco di un decennio, mette in evidenza che, nel periodo 1991-1999, l'Italia ha investito in opere pubbliche, mediamente, ogni anno l'1,6% del PIL, contro una media Europea del 2,6% ovvero, nel decennio appena trascorso, l'Italia ha investito in opere pubbliche 205.000 mld in meno rispetto alla media Europea.

Secondo i dati elaborati dall'Ance, l'Italia si situa in fondo alla graduatoria relativa agli investimenti in opere pubbliche rispetto al PIL, risultando distanziata tra lo 0,5% e l'1,1% da

¹ Elaborazione Ance su dati *Federation de industrie europeenne de la construction - Fiec.*