

NEWSLETTER *"FINANZIARE-INFRASTRUTTURE"*

- Finanziaria
- Notizie dalle Regioni
- Investimenti & investitori
- Varie
- Grandi opere
- Trasporto pubblico

http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=11339

L'aria inquinata che si respira nella gran parte delle città con i relativi problemi di ordine sanitario che essa determina, oltre alla quotidiana congestione dei centri urbani, pone ormai da anni come necessaria ed urgente una politica di rilancio del trasporto pubblico. Politica resa adesso necessaria anche dall'esigenza di contenere le emissioni di gas climalteranti, di cui il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili. Ma il rilancio del trasporto pubblico locale impone un cambio di prospettiva rispetto al passato con l'individuazione degli interventi strategici e strutturali (sia normativi che finanziari) necessari a determinare un riequilibrio economico stabile ed al contempo sostenibile del settore.

Da questo punto di vista molte erano le attese, nella finanziaria varata a fine anno, da parte del settore trasporti, che lamentava però risposte non strutturali ma spot e solo per l'anno in corso, tanto da prospettare la possibilità di un boomerang negativo.

Siamo andati allora a verificare le voci e i finanziamenti che riguardano questo settore, presenti in finanziaria, per capire se almeno le raccomandazioni che la Commissione trasporto del senato aveva fatto al Governo di «affrontare e risolvere in modo strutturale e duraturo il flusso di risorse da destinare ogni anno per lo sviluppo del trasporto pubblico locale» sono state mantenute.

In effetti per quanto riguarda il Fondo previsto per il trasporto pubblico locale (art.1 comma 304) la cifra stanziata per tre anni a partire dal 2008 è ancor meno di quella prospettata (353 milioni di euro rispetto ai 500 milioni), ma esistono finanziamenti sparsi destinati a questo segmento del servizio pubblico in altri commi. Ad esempio è previsto un fondo di 4 milioni di euro (in tre anni) per la mobilità alternativa nei centri storici (art.1 comma 321) e si parla di mobilità sostenibile anche nel fondo per le isole minori (art.1 comma 41).

Viene destinata poi una quota pari a 12 milioni di euro, per la riattivazione dei lavori di realizzazione di sistemi innovativi di trasporto in ambito urbano, interrotti dall'apertura di procedimenti tesi a riesaminare le procedure contrattuali da parte della Corte di giustizia delle Comunità europee. Soldi dovuti si può dire, ma che comunque ci sono.

Oltre ai finanziamenti cash, ci sono poi una serie di misure che portano fondi nelle casse degli enti locali in maniera strutturale e che potranno essere destinati, all'implementazione di autobus e sistemi di mobilità alternativa in ambito urbano.

Una delle richieste «irrinunciabili» posta dalla conferenza delle regioni al governo e anche dalla Commissione trasporti del senato, era ad esempio il finanziamento strutturale e certo, nel tempo, del settore del trasporto pubblico locale. Il risultato è stato (almeno in parte) raggiunto con la compartecipazione alle accise sul gasolio per autotrazione. In questo modo il sistema di trasporto privato finanzierebbero strumenti di mobilità collettiva. Le regioni disporranno infatti ogni anno di 1,7 miliardi e dall'anno prossimo potranno contare su ulteriori risorse garantite da un'ulteriore quota aggiuntiva dell'accisa pari a 244 milioni nel 2008, 260 milioni nel 2009 e altrettanti nel 2010.

Dal 2011 in poi le quote spettanti saranno fissate tramite un decreto che dovrà varare il ministro dell'Economia. Le quote a disposizione, che sono già attribuite con apposita tabella allegata alla finanziaria e che si basano sulla quantità di gasolio distribuito l'anno precedente, potranno essere incassate ogni mese dalle regioni. Quindi un patrimonio a disposizione c'è già, non sarà esorbitante, ma il fatto che non sia una tantum, ma strutturale potrà permettere agli enti locali di impostare politiche a più lungo respiro.

Sono anche previste detrazioni fiscali per gli abbonamenti al trasporto locale, regionale e interregionale sino ad un massimo di 250 euro, misura già prevista anche nella scorsa finanziaria e che Cispel Asstra e Anav Toscana avrebbero voluto che fosse estesa anche ai biglietti.

Per la verifica e il monitoraggio di come saranno impiegati i fondi destinati al trasporto pubblico locale, è istituito presso il ministero dei Trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui parteciperanno i rappresentanti dei ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, e per il cui funzionamento è autorizzata una spesa di 2 milioni di euro a decorrere dall'anno in corso. Ogni anno l'Osservatorio avrà il compito di presentare un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale alle competenti Commissioni parlamentari.

Sarà quindi dall'anno prossimo che potremo verificare come, questi soldi, sono stati spesi.

Governo : Approvato "Decreto milleproroghe", nuovo sistema "rottamazione"

29 dicembre

http://www.cataniaomnia.it/index.php?option=com_content&task=view&id=5115&Itemid=1400

Il consiglio dei ministri ha approvato il decreto «milleproroghe», che comprende tra le altre norme un provvedimento per la rottamazione delle auto, compreso le Euro 2. Lo ha confermato il ministro per le Infrastrutture Antonio Di Pietro, al termine della riunione del Cdm. Il decreto approvato dal governo prevede l'estensione al 2008 degli incentivi alla rottamazione delle vetture più inquinanti. La misura riguarda il 26% del parco circolante, per un totale di circa 9 milioni di auto su 35 milioni di parco circolante. È quanto emerge dai calcoli del ministero dello Sviluppo economico.

I paletti - Cambiano però, diventando più stringenti, i paletti per la rottamazione che nel 2008 sarà estesa anche alle autovetture Euro 2 immatricolate prima del gennaio 1997. Il bonus - prevede la nuova norma approvata dal Consiglio dei Ministri - sarà di 700 euro, più un anno di bollo gratis, solo se le nuove vetture da acquistare (Euro 4 e 5) rispetteranno specifici limiti di inquinamento (140 grammi di Co2 per la benzina, 130 per il diesel). Arriva inoltre la norma 2 per 1 - per rottamare 2 vetture ed acquistarne una nuova con un aumento del bonus a 1.200 euro - e la possibilità di ottenere uno sconto fiscale anche per chi rottama l'auto ed aderisce ad un car sharing.

«Rafforzati gli eco-obiettivi» - Il ministro per lo Sviluppo economico Pierluigi Bersani ha salutato con entusiasmo l'approvazione del decreto che contiene la proroga alla rottamazione: «Abbiamo rafforzato, rispetto allo scorso anno, gli obiettivi ambientali, favorendo un parco auto decisamente più eco-sostenibile e intensificando le misure che incentivano il ricorso al trasporto pubblico locale».

«Provvedimento più sostenibile» - Esprime soddisfazione anche il ministro dell'ambiente Pecoraro-Scanio che inizialmente era invece contrario alla misura. «Il bonus economico e i tre anni di abbonamento ai mezzi pubblici o soldi per il car sharing per chi rottama senza acquistare un'auto nuova, il forte incentivo alla formula due per uno e l'aver vincolato gli incentivi a limiti di emissione di Co2 rendono questo provvedimento più sostenibile», spiega il ministro, contento del fatto che «il vecchio concetto di rottamazione è stato rottamato» ma anche per aver avuto assicurazioni che ci saranno risorse per finanziare il progetto di «mille vagoni per i pendolari».

Enti Locali: Lanzillotta, governo sblocca fondi zone confine

28 dicembre

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00018597.html>

Il presidente del Consiglio Romano Prodi ha firmato oggi il decreto che sblocca 25 milioni di euro per le zone di confine. Il provvedimento, proposto dal ministro degli Affari regionali e le Autonomie locali, Linda Lanzillotta, consente di sbloccare le risorse stanziare dal decreto fiscale collegato alla Finanziaria 2008 a favore dei comuni penalizzati dalla loro collocazione in zone di confine con regioni a statuto speciale. «Il governo ha mantenuto la parola data ai sindaci e agli abitanti delle zone di confine - commenta il ministro Linda Lanzillotta - c'è ancora molto da fare ma le risorse sbloccate oggi rappresentano un primo passo per affrontare in modo concreto ed efficace le necessità di queste zone». Le risorse del Fondo sono destinate al finanziamento di specifici progetti finalizzati allo sviluppo economico e sociale dei territori dei comuni confinanti con le regioni a statuto speciale. Ad ogni singolo progetto potranno andare al massimo 300 mila euro. Per i progetti che interessano più comuni il tetto sale a 1,5 milioni di euro. In particolare si potranno finanziare infrastrutture per migliorare i trasporti, servizi socio-sanitari, servizi scolastici, smaltimento dei rifiuti e raccolta differenziata, informatizzazione e telecomunicazione. Potranno accedere ai finanziamenti anche progetti per la valorizzazione e salvaguardia dell'ambiente e la promozione dell'uso delle energie alternative, per la promozione del turismo, delle attività artigianali tradizionali e del commercio. Infine, le risorse potranno essere destinate anche allo sportello unico per le imprese e servizi di orientamento all'accesso ai fondi comunitari, nazionali, regionali, provinciali o comunali a sostegno delle iniziative imprenditoriali. (AGI)

DL milleproroghe: domani in CDM, rinvio per liberalizzazione FS

27 dicembre

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2007/12_dicembre/27/dl_milleproroghe_domani_in_cdm_rinvio_per_liberalizzazione_fs,13711281.html?pmk=nothpeco

La liberalizzazione delle ferrovie contenuta nella manovra 2008 ha bisogno di più tempo. Il dl milleproroghe prevede un rinvio di almeno un anno per consentire al ministero dei Trasporti di fare una ricognizione sui treni da coprire con il servizio universale, rallentando di fatto l'iter di liberalizzazione del settore.

Il decreto legge corregge la Finanziaria (comma 253 dell'articolo 2) e sposta da 30 giorni ad almeno un anno il tempo a disposizione del ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi per definire la mappatura dei servizi universali delle Fs,

tornando (anche se con tempi più lunghi) al principio dell'articolo 12 del ddl Bersani che prevedeva 6 mesi di tempo, contro i 30 giorni fissati in Finanziaria. Dal ministero dello Sviluppo Economico precisano che si tratta di norme applicative della liberalizzazione delle ferrovie prevista dal 2001 e rimasta ferma perchè "nessuno in questi anni ha provveduto a creare queste norme". Già nella terza lenzuolata di liberalizzazioni a cui lavorano i tecnici del ministero si sta provvedendo a definire complessivamente la norma.

Nella motivazione tecnica del rinvio il ministero dei Trasporti fa riferimento a due regolamenti UE che entreranno in vigore nel dicembre 2009 e che "impattano in modo sostanziale sul quadro normativo di riferimento del trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza". Per adeguarsi ai contenuti dei nuovi regolamenti, il ministero dei Trasporti effettuerà quindi un'indagine nel 2009 per definire "i nuovi assetti del settore - liberalizzazione, obblighi di servizio pubblico - in tempi congrui con l'entrata in vigore delle nuove norme comunitarie e quindi evitare un disallineamento dell'Italia rispetto agli altri Paesi comunitari".

Rimasta fuori dalla manovra, anche la rottamazione auto potrebbe finire nel dl milleproroghe e i tecnici del Tesoro sono ancora al lavoro per valutare se ci sono i margini per inserire la norma. "E' possibile" che il provvedimento sia inserito nel decreto, ha spiegato il sottosegretario all'Economia, Alfiero Grandi. "La partita è ancora aperta" e la misura "domani verrà discussa e decisa in Consiglio dei ministri".

Tra le misure contenute nel dl milleproroghe dovrebbe essere eliminato o ridotto il taglio dei 5 milioni di euro l'anno per i giornali. Potrebbe essere riportata anche alla versione originaria, prevista dal collegato alla Finanziaria, la ripartizione delle risorse per l'edilizia.

Salta la liberalizzazione FS

27 dicembre

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2007/12/salta-liberalizzazione-fs.shtml?uid=02c0fe3c-b44c-11dc-bb8d-00000e25108c&DocRulesView=Libero>

Alto-là alla liberalizzazione ferroviaria appena varata nella Finanziaria. A sterilizzarla ci pensa il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che ha inserito nel decreto legge di fine anno (il cosiddetto "milleproroghe" domani all'esame del Consiglio dei ministri) una norma che sospende gli effetti e si riallaccia all'articolo 12 del disegno di legge Bersani all'esame del Senato. «Quello era stato pattuito e lì bisogna ritornare», dice Bianchi, convinto che la norma della Finanziaria faccia solo il gioco dei privati concorrenti di Fs. Il ministro non crede che il comma 253 dell'articolo 2 della Finanziaria possa essere stato ispirato dai vertici Fs che entro marzo vogliono sapere quali treni sono coperti dai fondi pubblici, per poi passare a una razionalizzazione drastica dei treni in perdita e non sovvenzionati. «Finché io sarò ministro dei Trasporti - dice Bianchi - non si realizzerà mai una liberalizzazione senza che prima sia stato trovato un accordo con le Fs su quale sia il servizio universale da coprire. Nel Ddl Bersani si davano sei mesi di tempo al mio ministero per fare una ricognizione e individuare i treni da coprire con il servizio universale. Nella norma della Finanziaria questo tempo è ridotto a trenta giorni, cosa che rende impossibile questo percorso».

L'altolà alla liberalizzazione ferroviaria è solo una delle correzioni o integrazioni alla Finanziaria che saranno inserite nel decreto legge di fine anno. Un'altra sospensione di una norma della Finanziaria arriva da Antonio Di Pietro, che propone una moratoria di sei mesi prima di far scattare il divieto assoluto di procedere con gli arbitrati negli appalti pubblici.

Ma il "milleproroghe" potrebbe servire anche a "ospitare" interventi rimasti fuori dalla Finanziaria. È il caso della "rottamazione", anche se il suo destino si deciderà solo «in extremis». La bozza del decreto che approderà in Consiglio dei ministri non dovrebbe contenere la proroga degli incentivi per la "dismissione" dei veicoli inquinanti e neppure la "rottamazione" di lavatrici e lavastoviglie. Ma tutti i tecnici del Governo sono d'accordo nel sostenere che l'ultima parola spetterà proprio al Cdm. Che, nel caso in cui decida di dare il via libera ai nuovi incentivi, potrebbe avere a disposizione (almeno per le automobili) una doppia opzione: proroga delle agevolazioni 2007, sulla falsariga del pacchetto preparato per la Finanziaria 2008 ma poi accantonato, da inserire direttamente nel "milleproroghe"; ricorso ad un provvedimento ad hoc da varare però all'inizio di gennaio. Una soluzione, quest'ultima, che ha già un precedente: nel 2002 gli incentivi arrivarono ad anno già iniziato. A confermare che «la partita è ancora aperta» è il sottosegretario all'Economia, Alfiero Grandi. Che sottolinea: «La misura non è né scomparsa né presente, verrà decisa direttamente il 28 dicembre dal Consiglio dei ministri».

Quasi certo l'ingresso nel decreto di fine anno di due misure correttive della Finanziaria 2008. Con la prima dovrebbe essere eliminato (o ridotto) il taglio di 5 milioni l'anno degli stanziamenti previsti per i giornali. Con la seconda correzione potrebbe essere riportata alla versione originaria – ovvero a quella fissata dal decreto "collegato" alla manovra – la ripartizione delle risorse per l'edilizia residenziale pubblica. Appare molto improbabile, invece, che possano essere ripristinati i 92 milioni tagliati alla ricerca nelle battute finali del cammino parlamentare della Finanziaria

2008.

Non è escluso che nel Consiglio dei ministri di domani venga affrontata anche la questione dell'armonizzazione delle rendite finanziarie. Che, in ogni caso, non dovrebbe confluire nel "milleproroghe". Secondo il sottosegretario Grandi, a questo punto il percorso più probabile è un nuovo passaggio in commissione per il Ddl originario, fermo da sei mesi in Aula a Montecitorio, che consentirebbe la reintroduzione nel testo del «parte sulle rendite nell'articolo 1 da cui era stata tolta con emendamento del Governo e sostituita con la tassazione uguale per i fondi italiani ed esteri». In altre parole, dopo lo stralcio non andato a buon fine, per il mancato inserimento della misura in Finanziaria, lo strumento su cui puntare tornerebbe ad essere il disegno di legge delega.

Marco Rogari e Giorgio Santilli

NOTIZIE DALLE REGIONI

Luigi Velardi: «Mancano i fondi per i trasporti»

12 gennaio

<http://www.ilsannioquotidiano.it/article.php?sid=30467&mode=thread&order=0>

In una conferenza stampa, tenutasi alla sede della Giunta Regionale, l'Assessore ai Trasporti Luigi Velardi ha illustrato i risultati dell'incontro con i vertici di Trenitalia per risolvere le questioni più stringenti legate ai trasporti su rotaie. Attualmente le risorse destinate ai trasporti su rotaie sono minori del 25% rispetto alle effettive necessità, in termini pratici, se la situazione dovesse rimanere quella attuale, ciò significherebbe la soppressione di un treno su quattro. Alcune delle richieste avanzate dal Molise rientrano nel novero dei servizi la cui copertura dei costi rientra nelle competenze delle istituzioni, per cui non verranno mai soddisfatte...

In una conferenza stampa, tenutasi alla sede della Giunta Regionale, l'Assessore ai Trasporti Luigi Velardi ha illustrato i risultati dell'incontro con i vertici di Trenitalia per risolvere le questioni più stringenti legate ai trasporti su rotaie. In realtà dall'incontro è emerso un quadro piuttosto deludente sulle prospettive future in conseguenza della erogazione dei fondi, da parte del governo centrale, in quantità ridotte rispetto alle aspettative ed alle esigenze del settore. L'ing. Giancarlo Laguzzi, precisando che, per quanto riguarda i servizi erogati da Trenitalia, i servizi cosiddetti universali sono finanziabili per struttura di costi soltanto con risorse di provenienza istituzionale, ha poi aggiunto: "la situazione in cui versa il Molise quella in cui versano tutte le Regioni d'Italia. Quest'anno, per la prima volta nella storia di Trenitalia, sul prospetto dell'orario ufficiale è specificata la sua provvisorietà, la cui conferma dipende dai fondi che la finanziaria metterà a disposizione per mantenere attivi i servizi".

Attualmente le risorse destinate ai trasporti su rotaie sono minori del 25% rispetto alle effettive necessità, in termini pratici, se la situazione dovesse rimanere quella attuale, ciò significherebbe la soppressione di un treno su quattro. Alcune delle richieste avanzate dal Molise rientrano nel novero dei servizi la cui copertura dei costi rientra nelle competenze delle istituzioni, per cui non verranno mai soddisfatte.

A questo proposito l'assessore Velardi si è impegnato a reperire, tra le pieghe del bilancio regionale, quanto possibile per coprire i costi dei servizi destinati ai molisani.

"Con la Finanziaria 2008- ha poi continuato l'Assessore- sono stati erogati 324 milioni di euro in meno rispetto al 2007 e 144 milioni in meno rispetto alle previsioni. Per riconfermare e mantenere gli attuali servizi in Molise sono necessari 2 milioni e 500 mila euro, senza poter neanche parlare di miglioramenti. Cercheremo di impegnare la delegazione parlamentare molisana, affinché le nostre richieste possano arrivare al governo centrale".

Per quanto riguarda la carenza di igiene e pulizia dei vagoni, lamentata dagli utenti, attualmente Trenitalia è la società che sostiene i costi più alti d'Europa per garantire il decoro delle carrozze di viaggio. Sono in corso azioni legali nei confronti delle imprese appaltatrici inadempienti, i cui contratti, in scadenza al 2008, non verranno rinnovati in caso di reiterata negligenza. Legato alla carenza di fondi, e quindi ugualmente appeso ad un filo, è il rinnovo del parco macchine, che sembra possa definirsi ormai una chimera. In tema di sicurezza, l'ing. Borrelli ha sottolineato che le statistiche mettono i treni italiani ai primi posti: "Il Sistema di Controllo Marcia Treno, permette un dialogo diretto tra il treno e la linea a prescindere dagli errori umani. In Molise questo servizio è attivo nelle linee che vanno da Campobasso verso Roma e Napoli e da Termoli verso Pescara. La linea elettrificata, che permette l'installazione dello Scmt, verrà completata in Regione solo quando ci saranno i fondi necessari. Una buona notizia è costituita dal "salvataggio" dello scalo commerciale di Roccaravindola e dalla promessa dei vertici di Trenitalia, fatta all'Assessore Velardi, di accelerare le procedure di collaudo per l'apertura dello scalo Merci di Bojano, in attesa ormai da 10 anni, che permetterà l'ampliamento dei collegamenti per il trasporto di merci. Per quanto riguarda il sovraffollamento del treno domenicale Campobasso- Roma delle 16.30, le carrozze sono state aumentate da tre a quattro. Per il percorso

inverso, gli utenti molisani hanno spesso lamentato la carenza di posti a sedere, a causa del gran numero di passeggeri diretti a Cassino. A tale proposito, la dirigenza di Trenitalia ha promesso che verranno riservate delle carrozze ai viaggiatori molisani, con attenti controlli affinché questa disposizione venga osservata. Sulla richiesta di preferenza, in caso di assunzioni in Molise, di personale autoctono il problema non si pone: la penuria di risorse, incidendo sui tagli del costo del lavoro, condizionerà negativamente anche le nuove assunzioni. Inoltre, come se non bastasse, l'ampliamento del sistema Scmt, seppure costituirà un passo avanti in termini di sicurezza, di fatto significherà la riduzione del personale conducente da due ad uno per ogni treno.

Umbria: 620 mila euro per nuove infrastrutture

9 gennaio

http://www.terminrete.it/headlines/articolo_view.asp?ARTICOLO_ID=104968

La Giunta regionale dell'Umbria, ha stanziato una somma di quasi 620mila euro per lavori di realizzazione, potenziamento e messa in sicurezza di alcune infrastrutture nei comuni di Umbertide, Monteleone di Orvieto, Tuoro sul Trasimeno e per altri interventi di adeguamento in provincia di Perugia. Si tratta, ha spiegato l'assessore regionale Giuseppe Mascio, di una serie di interventi che vengono incontro alle esigenze manifestate da alcuni sindaci e al tempo stesso, sono destinati a migliorare la mobilità dei cittadini. In particolare sono stati assegnati 250mila euro al Comune di Umbertide per la realizzazione di nuova viabilità antistante la stazione ferroviaria, 120mila euro andranno al Comune di Monteleone di Orvieto per la realizzazione di un marciapiede lungo la strada regionale 71, altri 30mila euro serviranno per la costruzione di un marciapiede in via Console Flaminio (lungo la strada regionale 416 del Niccone) nel Comune di Tuoro sul Trasimeno. Ulteriori 219mila 380 euro, inoltre, sono stati anticipati alla Provincia di Perugia per interventi da individuare successivamente, una volta presentati i progetti definitivi.

Da Regione Veneto 2 mln euro per parcheggi scambiatori

8 gennaio

<http://www.padovanews.it/content/view/24949/88889023/>

La giunta regionale del Veneto ha impegnato 2 milioni di euro complessivi per la realizzazione di alcuni parcheggi scambiatori nell'ambito del Sistema ferroviario Metropolitano Regionale.

"Il finanziamento - ha sottolineato l'assessore alle politiche della mobilità Renato Chisso - copre quasi l'intera richiesta relativa ad alcuni progetti presentati dagli enti locali. Il Comune di Cinto Caomaggiore avrà' infatti 680 mila euro su un importo di progetto di circa 687 mila euro; a Pramaggiore andranno 195 mila euro su una spesa complessiva quantificata in 200 mila euro; il Comune di Piombino Dese avrà' 620 mila euro su una spesa di 623 mila euro; quello di Treviso 415 mila euro su un importo di progetto di 415 mila euro; la Provincia di Venezia, per un intervento in comune di Meolo, avrà' 95 mila euro su una spesa di 100 mila euro".

"I parcheggi scambiatori sono uno degli elementi strategici del SFMR - ha ricordato l'assessore - perché sono il momento in cui si intersecano trasporto privato e trasporto collettivo, con lo scopo di rendere appetibile quest'ultimo ed eliminare una significativa quota di veicoli dalle strade. Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale si configura infatti come un insieme coordinato di interventi sulla rete di trasporto, sugli impianti ferroviari esistenti e sulle stazioni e fermate, finalizzato a migliorare la mobilità della popolazione veneta mediante il miglioramento della qualità dei servizi regionali di trasporto, con lo spostamento da gomma a rotaia di circa il 13 - 15 per cento dell'attuale traffico e una decisa crescita della sicurezza".

Basilicata: infrastrutture, la giunta approva interventi per la viabilità

8 gennaio

http://primapress.it/index.php?pagina=inc/obj_news_dettaglio.php&id_news=11936&id_pagina=&id_pagina_madre=&prof=&id_stringa=

"Ammonta a circa 700 mila euro il finanziamento destinato a 9 interventi straordinari e urgenti per la viabilità e la messa in sicurezza del territorio". Lo ha deciso la Giunta regionale, su proposta dell'assessore alle Infrastrutture, Innocenzo Loguercio, che ha approvato 9 delibere con le quali vengono individuate le opere con le rispettive somme. In particolare sono stati assegnati: 300 mila euro per sistemi di sicurezza del versante roccioso sottostante il Castello nel Comune di Balvano; 20 mila euro per lavori di ripristino della viabilità stradale di Piano Mele nel Comune di San Mauro Forte; 25 mila euro per il ripristino della transitabilità sulla strada comunale "Catavatta" in località Sedici Ponti nel Comune di Rionero; 10 mila euro per lavori di pulizia del Fosso Guirro, in località San Martino, sul territorio comunale di Matera; 21 mila euro per lavori di ripristino della transitabilità sulla strada comunale "San Pietro" nel Comune di Ripacandida; 30

mila euro per lavori di ripristino della transitabilità sulla strada comunale "Ponte Melandro – Matina" nel Comune di Sant'Angelo Le Fratte; 14 mila euro per lavori di ripristino della funzionalità della condotta di acque bianche in località Cersito sulla strada comunale Mancuoso nel Comune di Chiaromonte; 235.320,91 per fronteggiare esigenze urgenti legate a dissesti idrogeologici nel centro abitato di Savoia di Lucania; 35.750 euro per lavori di ripristino della viabilità stradale Calciano.

Piano quinquennale Anas per il Veneto

3 gennaio

<http://www.regione.veneto.it/Notizie/Comunicati+Stampa/Gennaio+2008/24.htm>

"Al Veneto servono interventi strutturali prioritari sulla rete viaria di competenza dell'ANAS per un ammontare di 395 milioni di euro complessivi". Lo ha sottolineato l'assessore regionale alle politiche della mobilità Renato Chisso, riferendosi al parere espresso dalla Giunta sulla proposta tecnica di Piano Quinquennale della viabilità di competenza statale 2007 – 2011, con la quale sono state indicate le priorità strutturali per il territorio regionale da segnalare al Ministero delle Infrastrutture.

"Nel maggio scorso – ha ricordato Chisso – Ministero e ANAS avevano formulato una proposta che riservava al Veneto 371,14 milioni di euro, pari all'8,84 per cento dell'importo totale delle risorse ordinarie disponibili. Dopo successive riunioni per una più puntuale definizione delle priorità d'intervento e ulteriori verifiche anche alla luce della programmazione regionale l'elenco degli interventi prioritari risulta ora di importo complessivo pari a 394,850 milioni di euro. Abbiamo inoltre segnalato che, qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse – ha concluso Chisso – il piano venga integrato con l'ulteriore intervento denominato "S.S. 434 Transpolesana" – Nuovo tratto in Comune di Verona località Basso Aquar" per un importo di 60 milioni di euro".

Questi gli interventi strutturali che il Veneto ritiene prioritari: S.S. 12 Buttapietra, Miglioramento viabilità attraversamento centro abitato (3 milioni di euro); S.S. 12, Variante Verona – Buttapietra – Castel D'Azzano (35 milioni); S.S. 13, adeguamento strutturale del ponte di Ponte della Priula sul fiume Piave (10 milioni); S.S. 14, Variante di Portogruaro – 4° lotto – I stralcio – Tronco B (4 milioni); S.S. 14, Variante in località Campalto e Tessera (17.360.000 euro); S.S. 14, Variante di Portogruaro – 4° lotto – II° stralcio (32.668.000 euro); S.S. 14, Variante di San Donà – 3° lotto (12.800.000 euro); S.S. 14 – Nodo di San Giuliano (5 milioni); S.S. 16, Prolungamento circonvallazione Ovest di Montegrotto (8.112.000 euro); S.S. 16, Costruzione di una bretella di collegamento tra S.S. 16 "Adriatica" e S.R. 6 "Eridania Occidentale" – Variante di S. Maria Maddalena di Occhiobello (5 milioni); S.S. 16, Costruzione nuovo ponte sul fiume Adige e collegamento alla A13 e le province di Padova e Rovigo (40 milioni); S.S. 47 "della Valsugana" – Opere di connessione alla Variante di Bassano del Grappa (26.260.000 euro); S.S. 50, Variante di Feltre da Anzù a Busche 2° stralcio (40.250.000 euro); S.S. 51, Variante di Vittorio Veneto (tangenziale est), Collegamento La Sega – Ospedale (88.900.000 euro); S.S. 51, Variante di Longarone (53 milioni); S.S. 51, Variante di Zuel (11.500.000 euro); S.S. 52, Lorenzago, adeguamento sede stradale (2 milioni).

Viabilità: provincia Firenze, 490 mln di euro

2 gennaio

<http://www.agj.it/firenze/notizie/200801021533-cro-r012283-art.html>

È di 490,2 milioni di Euro l'importo complessivo degli interventi attivati dalla Provincia di Firenze nel settore delle infrastrutture viarie. 1.450 sono invece i chilometri di strade da gestire. 15 milioni di euro i soldi spesi quest'anno per la manutenzione. 350 gli interventi in corso di realizzazione. 50 i nuovi progetti appaltati negli ultimi 12 mesi. 135 milioni di euro l'importo dei lavori che andranno in gara nel corso del 2008. Queste le cifre che illustrano, a grandi linee, l'attività della Provincia di Firenze nel settore delle infrastrutture. Di questo e soprattutto dei grandi interventi in materia di viabilità che sono previsti nell'anno appena iniziato si è parlato nel corso di una conferenza stampa che si è svolta oggi a Palazzo Medici, alla quale hanno preso parte il Presidente della Provincia Matteo Renzi e il vice Presidente e assessore alle infrastrutture, Andrea Barducci. La Provincia di Firenze gestisce complessivamente circa 1.450 chilometri di strade (è il numero di chilometri più alto tra tutte le province toscane), compresa la Fi-Pi-Li, che ha uno sviluppo di circa 100 chilometri". Di queste, circa 375 chilometri (compresa la Fi-Pi-Li) sono strade regionali e 1075 chilometri sono strade provinciali. Le strade in gestione al Circondario sono circa 330 chilometri. La spesa complessiva per la manutenzione della rete viaria (esclusa la Fi-Pi-Li e il Circondario) è pari a oltre 15 milioni di euro l'anno, comprese la spesa per il personale (65 operai e 12 tecnici) e le spese generali (acquisto e manutenzione dei mezzi, gestione Centri operativi, attrezzature informatiche e operative, ecc.). Il valore medio di spesa per ogni chilometro è di circa 15000 euro l'anno. Il personale delle Infrastrutture viarie è costituito da oltre 40 tecnici, oltre 65 operatori stradali e

10 amministrativi. Il Servizio Progettazione e Direzione Lavori della Viabilità ha la certificazione Iso 9001 I progetti esecutivi inviati in gara nell'anno 2007 sono stati 50. Gli interventi attivi in materia di viabilità (rete stradale provinciale, regionale + Sgc Fi-Pi-Li) sono 390 di cui 40 circa sono gli interventi in corso di progettazione, oltre 350 sono gli interventi in corso di realizzazione per circa 200 milioni di Euro. L'importo complessivo degli interventi attivi è stimato in circa 490,2 milioni di Euro. L'importo degli interventi che andranno in gara nell'anno 2008 è di circa 135 milioni di Euro. (AGI)

Valle d'Aosta: programma per grandi opere da 415 mln

27 dicembre

http://www.regione.vda.it/notizieansa/details_i.asp?id=46768

Prevede un investimento di circa 450 milioni di euro il primo programma di cinque opere del programma di interventi per la realizzazione di opere di rilevante interesse regionale. Il programma è stato licenziato oggi dalla Giunta regionale, su proposta dell'assessore alle Opere pubbliche, Alberto Cerise, e dovrà ora passare al vaglio del Consiglio Valle.

Al primo posto del programma figura l'ammodernamento delle strutture ospedaliere in un unico presidio, che richiede un impegno di spesa di circa 45 milioni di euro. Le altre opere riguardano il miglioramento dell'accessibilità e riduzione dei tempi di percorrenza della strada regionale n. 44 della Valle del Lys (quasi 106 mln); la messa in sicurezza della strada regionale 47 di Cogne in località Ponte di Chevril, nel comune di Aymavilles (41,5 mln); il miglioramento dell'accessibilità della strada regionale n. 45 della Valle d'Ayas che riguarda i comuni di Verres, Challand Saint Victor, Brusson e Ayas (100 mln). Il programma prevede, poi, i lavori di realizzazione di "un nodo intermodale per consentire la permeabilità della viabilità autostradale con i sistemi di offerta turistica della bassa Valle d'Aosta e la realizzazione di un sistema di informazioni in tempo reale sulle condizioni del traffico relativo alla viabilità internazionale", la cosiddetta "Porta della Valle d'Aosta che sarà realizzata a Pont Saint Martin, il cui importo di spesa previsto dallo studio di fattibilità è di 23,5 milioni di euro. "Si tratta di opere - hanno precisato il presidente della Regione, Luciano Caveri e l'assessore Alberto Cerise - il cui finanziamento sarà spalmato negli anni, ma è chiaro che sarà necessario reperire le risorse naturali compiendo scelte sugli interventi di spesa orientando i finanziamenti". (ANSA).

INVESTIMENTI & INVESTITORI

Corte dei conti, gestione amministrativa e contabile risorse statali per infrastrutture nazionali

10 gennaio

http://www.tribuna.com/aas/index.php?option=com_content&task=view&id=9581&Itemid=78

In esito all'indagine sulla gestione amministrativa e contabile delle risorse statali destinate alla realizzazione di infrastrutture strategiche di interesse nazionale, la Corte dei conti ha rivolto rilevanti critiche sia al Ministero delle Infrastrutture ma soprattutto al Ministero della Economia e delle Finanze.

E' stata, tra l'altro dichiarata la inattendibilità di alcune informazioni rese dal gestore monopolista informatico Consip, il quale - come noto - opera sotto le direttive del Ministero stesso.

Più in generale, la Corte ha avuto modo di rilevare che le informazioni contabili non le possono essere precluse, attraverso una loro illustrazione di "secondo livello" o sintetica o meramente apodittica, sulla base di prassi operative consistenti in formulazioni parziali o esclusivamente sintetiche delle informazioni contabili predisposte in via, per così dire, parallela alle "informazioni originali", contrastanti con le norme istitutive del servizio informatico Consip.

Dai giudici contabili viene affermato il principio, secondo cui, gli strumenti telematici devono servire ad ottimizzare, attraverso le varie piattaforme esistenti, le conoscenze necessarie, per le Istituzioni superiori di controllo come la Corte dei conti, ad esprimere i giudizi e le valutazioni previste dall'ordinamento giuridico.

Viene sottolineato che un sistema informativo, non caratterizzato dalla doverosità e dalla immediata accessibilità delle informazioni originali necessarie per le valutazioni della Corte, collide direttamente con i precetti contenuti nella Costituzione.

Quanto al carattere collaborativo del controllo i giudici contabili ricordano che lo stesso afferisce alla finalità del controllo, non certo alla "facoltatività" della informazione da parte del controllato, che è invece doverosa e infedifabile, in quanto posta a tutela degli interessi obiettivi della finanza pubblica e del buon andamento dell'azione amministrativa.

E' stata inoltre censurata la mancata trasmissione delle scritture patrimoniali contenenti rilevanti transazioni tra Ministero della Economia e delle Finanze e Cassa Depositi e Prestiti circa una serie di mutui stipulati a beneficio degli enti attuatori, per i quali l'Amministrazione statale ha assunto la veste di creditore delle rate di ammortamento con il d.m. 5 dicembre 2005, attuativo della trasformazione di Cassa Depositi e Prestiti in società per azioni.

La relazione dei giudici contabili rileva numerosi profili di mancata trasparenza amministrativo-contabile relativi a detta operazione.

La Corte ha messo in guardia circa affrettate operazioni di attualizzazione dei contributi in conto interessi, attraverso la loro conversione da conto interessi a conto capitale. Queste potrebbero indurre squilibri non solo sui conti pubblici ma sulla stessa destinazione delle risorse e sui cronoprogrammi degli investimenti, i quali dovrebbero essere già fissati al momento del finanziamento pubblico in modo conforme alle modalità del finanziamento stesso. Soprattutto nei bilanci economici dei soggetti attuatori (ANAS, RFI, etc.) le richiamate risorse potrebbero vedere pregiudicato il proprio vincolo di destinazione.

La Corte rileva che i vincoli di finanza pubblica non devono incidere sul rispetto delle obbligazioni già assunte, dal momento che blocchi di impegno o ritardi nelle somministrazioni di rate risultano, dal punto di vista civilistico, meri inadempimenti contrattuali.

Quanto alle disfunzioni temporali e tecniche inerenti all'iter approvativo e realizzativo dei progetti, uno degli elementi di criticità più gravi accertati dalla Corte nel corso della indagine è quello di una corretta e stabile definizione delle clausole tecniche e finanziarie, presentate in ambito CIPE e successivamente licenziate con il beneficio del finanziamento. Tra gli elementi eziologici delle disfunzioni è stato individuato il corretto sviluppo economico, tecnico e finanziario delle prescrizioni additive in sede di intese, accordi e conferenze di servizi.

La Magistratura di controllo ha sottolineato, inoltre, la necessità di introdurre efficaci meccanismi interdittivi delle continue rinegoziazioni, che avvengono in corso d'opera tra i soggetti caratterizzanti il nostro accentuato policentrismo decisionale atteso che i due profili descritti sono intimamente collegati dal momento che alla stabilità dei processi decisionali deve corrispondere la certezza e la definizione dei programmi che ne sono oggetto.

La delibera della Corte contiene raccomandazioni specifiche per i Ministri delle infrastrutture e dell'economia e delle finanze, le quali - ai sensi della vigente legislazione - dovrebbero promuovere un processo di riesame delle fattispecie inficiate dalle patologie accertate dalla Corte, attraverso appropriati interventi organizzativi e normativi.

Corte Conti critica Ministeri per gestione risorse. Avviare un processo di riesame. Rilievi anche alla Consip

9 gennaio

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/01_gennaio/09/infrastrutture_corte_conti_critica_ministeri_per_gestione_risorse,13781239.html

La Corte dei Conti muove "rilevanti critiche" ai ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture per la gestione amministrativa e contabile delle risorse statali destinate alla realizzazione di infrastrutture strategiche di interesse nazionale. I giudici contabili mettono in evidenza anche "l'inattendibilità" di alcune informazioni rese dalla Consip (monopolista informatico) che opera sotto le direttive del Tesoro.

Nell'esito dell'indagine, la magistratura contabile sottolinea che "un sistema informatico, non caratterizzato dalla doverosità e dalla immediata accessibilità delle informazioni originali necessarie per le valutazioni della Corte, collide direttamente con i precetti contenuti nella Costituzione".

E' stata, inoltre, censurata "la mancata trasmissione delle scritture patrimoniali contenenti rilevanti transazioni tra ministero della Economia e Cassa Depositi e Prestiti su una serie di mutui stipulati a beneficio degli enti attuatori, per i quali l'Amministrazione statale ha assunto la veste di creditore delle rate di ammortamento". La relazione dei giudici contabili rileva "numerosi profili di mancata trasparenza amministrativo-contabile relativi a questa operazione".

Quanto alle disfunzioni temporali e tecniche sull'iter dei progetti, uno degli elementi di criticità più gravi accertati dalla Corte nel corso della indagine è quello di "una corretta e stabile definizione delle clausole tecniche e finanziarie, presentate in ambito Cipe e successivamente licenziate con il beneficio del finanziamento".

La delibera della Corte contiene, quindi, raccomandazioni specifiche per i due ministeri, come l'avvio di "un processo di riesame delle fattispecie inficiate dalle patologie accertate dalla Corte, attraverso appropriati interventi organizzativi e normativi".

Arrivano sul mercato italiano JB Infrastructure Fund e JB Natural Resources Fund. Julius Baer amplia l'offerta dei comparti ispirati dalle dinamiche macroeconomiche dei prossimi decenni 8 gennaio

<http://www.lamiafinanza.it/default.aspx?c=14&s=61&a=4531>

Julius Baer, la più importante realtà svizzera di pura gestione patrimoniale, prosegue nello sviluppo della sua nuova strategia di offerta ispirata dai trend di scenario di lungo periodo presentando al mercato italiano Julius Baer Infrastructure Fund e Julius Baer Natural Resources Fund: nuovi comparti della Sicav Julius Baer Multistock che puntano sul forte potenziale di crescita nei settori delle infrastrutture e delle risorse naturali.

Julius Baer Infrastructure Fund

soluzione innovativa in collaborazione con Macquarie

Il Julius Baer Infrastructure Fund è il primo fondo aperto al pubblico nell'Europa continentale ad offrire la possibilità di avvalersi della pluriennale esperienza di Macquarie, leader a livello mondiale nel settore delle infrastrutture su scala internazionale.

Una delle maggiori sfide dei prossimi decenni sarà quella di colmare le lacune qualitative e quantitative nelle infrastrutture. Se non saranno date risposte adeguate, il potenziale di crescita dell'economia mondiale potrebbe essere notevolmente penalizzato. L'OCSE quantifica le spese necessarie per le infrastrutture al 3,5% del prodotto interno lordo di ogni paese, ossia 1800 miliardi di USD su scala mondiale. Una somma stratosferica di fronte alla quale sempre più esperti si pongono il problema del finanziamento. Considerando le esigue risorse pubbliche, un ruolo importante sarà svolto da nuovi metodi di finanziamento, tra cui la compartecipazione di capitali pubblici e privati con un orientamento a lungo termine. In Australia, Nuova Zelanda e Canada le infrastrutture sono già da anni una componente delle gestioni patrimoniali. Anche negli Stati Uniti e in Europa le infrastrutture assumono sempre di più il ruolo di classe di attivi autonoma. Per gli investitori risultano particolarmente allettanti le caratteristiche di rischio/rendimento, simili a quella degli immobili, e la correlazione relativamente modesta con le categorie di titoli tradizionali.

Con l'Infrastructure Fund, gestito da Macquarie Alternative Investments Limited di Sydney, Julius Baer offre agli investitori privati e istituzionali i vantaggi di questa classe di attivi.

Il team di gestione investe attivamente a livello globale nelle più interessanti società del settore. Il valore di questo approccio è dato dalla profonda conoscenza che Macquarie può vantare dei modelli operativi nel settore globale delle infrastrutture e delle utility. Il team si concentra su determinati indicatori, tra cui flussi di reddito stabili e pronosticabili nonché quote significative di ricavi derivanti da settori regolamentati. Importanti sono inoltre le fonti di reddito vincolate all'inflazione, la presenza di vantaggi comparativi strategici e le elevate barriere di ingresso. Macquarie combina progetti orientati al reddito e alla crescita in un mix ben equilibrato. Il caposaldo del portafoglio riguarda tuttavia società e progetti che si trovano in uno stadio più maturo e beneficiano particolarmente del vantaggio di cashflow stabili e pronosticabili nel lungo termine. Gli investimenti in progetti in fase già avanzata inoltre tendono a registrare fluttuazioni più contenute dei corsi rispetto a quelli che investono in stadi precoci di progetti e nella crescita aggressiva.

Julius Baer Natural Resources Fund

Energia, agricoltura e metalli: risorse più preziose che mai

Con l'innovativo Natural Resources Fund, gestito dallo specialista Wellington Management Company (Boston, USA), Julius Baer offre agli investitori italiani l'accesso alle potenzialità offerte dal crescente fabbisogno delle risorse naturali a livello mondiale.

Il forte potenziale di espansione è indotto da una serie di fattori. Uno dei principali è l'esplosione demografica e lo sviluppo economico a livello mondiale, accompagnati da un crescente livello di benessere nei paesi emergenti, che spinge ulteriormente al rialzo il fabbisogno pro capite di energia, metalli e prodotti agricoli, tra cui carne e cereali. Ma anche gli squilibri tra domanda e offerta nei diversi settori delle risorse naturali offrono interessanti possibilità d'investimento per il nuovo fondo.

Gli investimenti abbracciano i tre settori dell'energia, dell'agricoltura e dei metalli, i cui pesi strategici nell'asset allocation sono così ripartiti: il 50% circa del patrimonio è attualmente collocato in azioni di aziende attive nel settore dell'energia, che comprende tra l'altro i subcomparti del gas, del petrolio e dei carburanti, nonché aziende che si occupano del trasporto e dello stoccaggio di carbone, nafta o gas. Un altro 25% viene attualmente investito in azioni di società del settore dei metalli, attive per esempio nell'estrazione, nella lavorazione e nella raffinazione di materie prime tra cui oro, argento, nickel, rame e zinco. Il rimanente 25% sfrutta il potenziale di aziende agricole che producono, tra l'altro, semenze, macchine agricole e biocarburanti. Questa quota sfrutta anche le opportunità derivanti dall'andamento dei prezzi del frumento, dei semi di soia o del mais.

Wellington Management è uno dei migliori gestori al mondo nel settore delle risorse naturali. La società è attiva

nell'asset management da quasi 80 anni e per la ricerca offre una base di dati estremamente sofisticata, frutto di un lavoro di molti anni. Wellington vanta inoltre un eccellente track record pluriennale e già dal 1987 investe con successo nel settore delle risorse naturali.

Il team di gestione seleziona le aziende con l'aiuto di una propria analisi fondamentale e di un approccio di tipo bottom-up. Il fondo non si confronta con alcun benchmark. L'orientamento degli investimenti è verso società a media grande capitalizzazione. A differenza dell'investimento in futures, che si limitano a scommettere sul prezzo di una materia prima, il nuovo fondo si pone come obiettivo di creare opportunità sull'intera catena del valore (estrazione, lavorazione e distribuzione).

FVG in Serbia: sul tavolo infrastrutture e collegamenti

2 gennaio

http://euregion.net/index.php?option=com_content&task=view&id=8270&Itemid=35

Aziende ed imprenditori del Friuli Venezia Giulia sono in lizza per ruoli ed impegni di primissimo piano nel settore delle infrastrutture strategiche della Serbia, pronta ad investire centinaia di milioni di euro in una rete di collegamenti funzionale ed innovativa.

Gli accordi in una prospettiva a breve e medio termine sono stati delineati dalla delegazione operativa regionale, guidata dall'assessore alle Relazioni internazionali, Franco Iacop, che, a Belgrado, ha incontrato alcuni tra i principali esponenti serbi a livello istituzionale ed economico, oltre all'ambasciatore italiano, Alessandro Merola, ed i rappresentanti di ICE e Cooperazione italiana allo sviluppo.

Nei primi mesi del 2008, ha riferito Iacop al termine del colloquio con il viceministro alle Infrastrutture e segretario di Stato, Miodrag Jovic, verranno emanati già alcuni importanti bandi di gara relativi al perfezionamento dei collegamenti stradali ed autostradali tra la capitale serba e, rispettivamente, l'Ungheria ed il Montenegro, in particolare con il porto di Bar.

Si prospetta, intanto, una visita ufficiale dei vertici economici serbi in Friuli Venezia Giulia, finalizzata proprio alla definizione di progetti comuni dei quali Iacop ha discusso anche con il ministro del Commercio e dei Servizi, Predrag Bubalo.

VARIE

Autostrade, governo modifica regime concessionarie

14 gennaio

http://www.borsaitaliana.reuters.it/news/newsArticle.aspx?type=businessNews&storyID=2008-01-14T173808Z_01_L14504418_RTRIDST_0_OITBS-AUTOSTRADAE-COMUNITARIA.XML

Il governo ha presentato 10 emendamenti al ddl Comunitaria 2007 di cui uno sul regime delle concessionarie autostradali introdotto in Finanziaria 2007 che punta a recepire le richieste del commissario Ue per il Mercato Interno Charlie McCreevy.

Lo si legge in una nota del ministero per le Politiche comunitarie.

"L'emendamento presentato dal ministero per le Infrastrutture riguarda la modifica dell'art.2, comma 82, della legge 286/06 in materia di concessioni autostradali e riflette puntualmente quanto richiesto dalla Commissione europea, in particolare dal Commissario Charlie McCreevy, al fine di eliminare ogni ambiguità interpretativa in merito alle disposizioni sui contratti di concessioni esistenti, contribuendo così alla chiusura della procedura di infrazione aperta contro l'Italia dalla DG Mercato Interno", spiega la nota del ministero.

Con una lettera dello scorso ottobre, la Commissione europea ha chiesto di modificare le nuove norme sulle concessionarie in modo da negare espressamente una loro "applicabilità retroattiva".

Sulla questione è ancora aperta una procedura di infrazione ai danni dell'Italia. - (Reuters) -

Grandi opere, mercato fermo

Calo del 12% dopo il crollo 2006 - In picchiata i bandi Fs (-52%) e il Sud (-20%)

Giorgio Santilli
ROMA

■ Nel 2007 la ripresa del mercato degli appalti non c'è stata. E a ristagnare, o addirittura a retrocedere ancora dopo il crollo del 2006 (-14,5%), sono proprio le grandi opere, rifinanziate cospicuamente con le due ultime Finanziarie senza che questo si sia tradotto nell'avvio di nuovi interventi. La conferma viene dallo studio elaborato per Il Sole-24 Ore dal Cresme su numero e importi dei bandi di gara pubblicati nel 2007: un bilancio definitivo arriverà solo fra qualche settimana, ma le prime anticipazioni (con dati al 20 dicembre) parlano chiaro, con una riduzione del mercato complessi-

IL BOOM DELL'ANAS

Torna a crescere la società per le strade che passa da uno a 2,4 miliardi di gare. Migliorano anche le concessionarie autostradali

vo dei nuovi lavori pubblici del cinque per cento, una riduzione per le grandi opere (sopra i 15 milioni) del 12%, un vero e proprio crollo per i nuovi interventi delle Fs (-52,3%), una drastica caduta nel Mezzogiorno (-20,1%). Cresce, invece, l'Anas da uno a 2,4 miliardi di bandi (e ce ne sono ancora in pubblicazione negli ultimi giorni dell'anno).

Grandi opere, ferrovie e Sud: sono proprio queste tre le aree critiche per il mercato dei lavori pubblici e sembrano confermare le ultime prese di posizione critiche del ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, che è andato all'attacco soprattutto di Fs lamentando il mancato avvio di nuove realizzazioni. Più in generale, si conferma che le risorse messe in Finanziaria e quelle provenienti dal "tesoretto" producono risultati positivi solo dove i cantieri siano già aperti, come

nel caso del Mose, della Salerno-Reggio Calabria, dell'Alta velocità ferroviaria. Non decollano, invece, i nuovi progetti anche perché negli anni scorsi le opere avviate sono state molte, ma senza che abbiano visto ancora uno sbocco in termini di stato di avanzamento dei lavori.

Il grafico che confronta i bandi delle opere pubblicate con gli investimenti effettivi nelle opere pubbliche (cioè i pagamenti concretamente effettuati dalle amministrazioni e dalle società pubbliche) conferma questa fotografia inserendola nello scenario, tutto negativo, degli ultimi 3-4 anni. Questi dati sono a valori reali (costanti al 1995). È dal 2004 che sono in diminuzione gli importi relativi a opere messe in gara, fotografate, cioè, al momento dell'avvio del loro iter. Il crollo c'è stato nel 2006, ma anche nel 2004 (-3,5%) e nel 2005 (-2,8%) si erano già registrati segni di paralisi. È chiaro quindi che, dopo il boom di bandi del 2003 (+35,2%) dovuti alla partenza della legge obiettivo, il mercato è caduto in depressione.

Se si legge la colonna dei pagamenti effettivi si ha una realtà in parte diversa, anche se resta la costante del segno meno dell'ultimo triennio. La prima riduzione c'è stata nel 2005 (-5,1%) e poi anche nel 2006 (-2%) per effetto della stretta Siniscalco-Tremonti sulla legge obiettivo. Il 2007 conferma una riduzione degli investimenti in opere pubbliche anche se i provvedimenti messi in campo nei primi dodici mesi del Governo Prodi hanno ridotto questo rallentamento a -1,2 per cento. Il Cresme prevede che il mercato torni a crescere, con un modesto +0,4%, nel 2008.

Ma, a ben guardare, la tabella non dice solo dei tentativi finora falliti del Governo Prodi di rimettere in moto la macchina degli appalti, anche per effetto delle procedure di assegnazione e di spesa

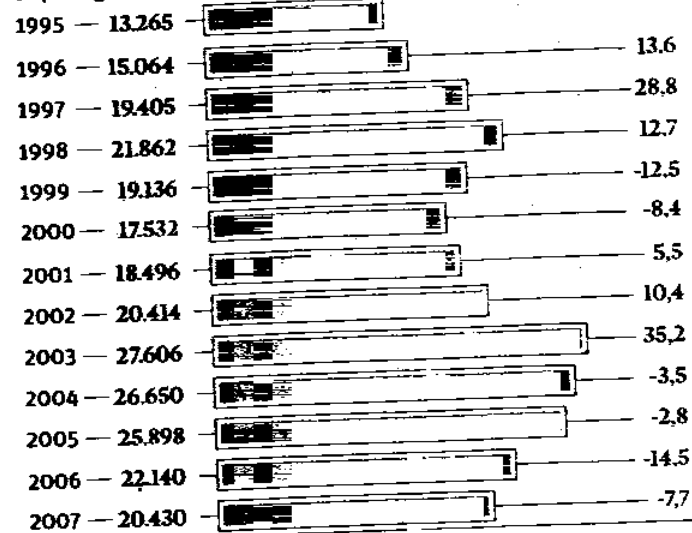
tarragginose. Nel dato sul boom dei bandi nel 2003 e nella mancanza di un'analoga crescita delle spese effettive negli anni successivi viene anche raccontato lo stallo più complessivo (e il fallimento) della legge obiettivo che è stata capace di impennare gli "appalti di carta" (progetti, autorizzazioni Cipe e bandi di gara) ma non di tradursi in una crescita dei cantieri e dei lavori. Una corresponsabilità, quella del mancato decollo del processo di infrastrutturazione in Italia, che le maggioranze di centro-destra e centro-sinistra sembrano quindi condividere al di là dei proclami e degli annunci e anche delle buone intenzioni messe in campo dai ministri che si sono succeduti alla guida del dicastero delle Infrastrutture.

Lavori pubblici in stallo

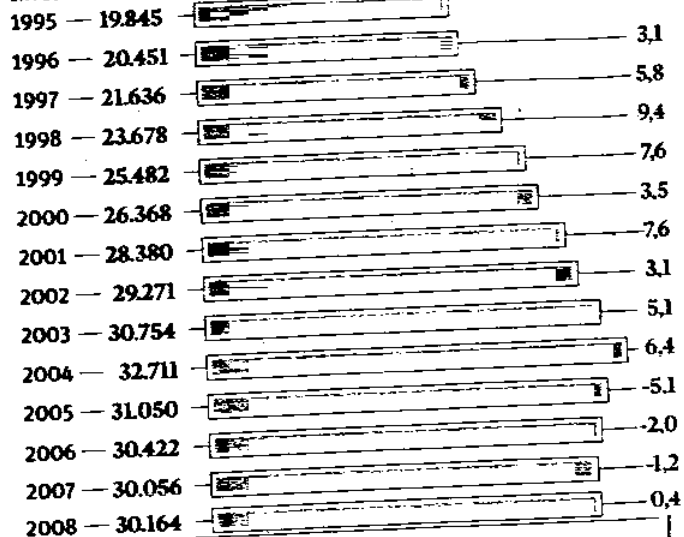
IL CONFRONTO TRA L'IMPORTO DELLE GARE E GLI INVESTIMENTI EFFETTIVI

Valori a prezzi costanti 1995

Importi gare e relative variazione percentuale



Investimenti e relative variazione percentuale



I COMMITTENTI

Valori assoluti

	2006	2007*	Var. %
Amministrazioni Centrali	2.109.451.281	2.030.646.820	-37
Comuni	9.773.609.604	8.337.570.754	-14,7
Province	2.001.573.600	2.499.376.790	24,9
Regioni	2.573.073.283	484.061.310	-81,2
Aziende speciali	5.154.405.144	4.767.130.094	-7,5
Sanità pubblica	2.460.744.731	2.177.785.156	-11,5
Edilizia abitativa	572.659.790	738.102.438	28,9
Università	503.412.816	543.726.180	8,0
Ferrovie	1.696.930.312	808.678.327	-52,3
Anas	1.087.963.058	2.385.013.682	119,2
Concessionarie	755.138.955	1.653.881.203	119,0

(* Dati al 20 dicembre 2007

Fonte: Cresme Europa Servizi

I NUMERI

-5%

Importo lavori pubblici 2007

Nel 2006 l'importo dei bandi di gara era pari a 30,7 miliardi di euro; nel 2007 la cifra scesa a 29,2 miliardi

-12%

Grandi opere

I bandi di gara con importo

superiore a 15 milioni di euro hanno fatto registrare un calo del 12% (nel 2007 hanno totalizzato 12,6 miliardi)

-20,1%

Il calo al Sud

Nel Mezzogiorno il calo più significativo: dai 12,269 miliardi dell'anno scorso ai 9,787 miliardi registrati nel 2007

PARALISI DELLE INFRASTRUTTURE

Piccole opere grandi parole

I dati Cresme sul 2007 delle grandi opere (si veda il servizio a pagina 2) confermano la gravità della situazione italiana nel campo delle infrastrutture. I Governi si succedono con loro le dichiarazioni di buona volontà. Si succedono anche gli impegni dei ministri chiamati a trasformare di volta in volta i programmi in azioni concrete di governo. Le macchine che poi devono trasformare queste azioni in lavori, cantieri e cemento, però, non partono. O, almeno, impiegano mesi e anni prima di mettersi in moto.

Alle parole non seguono i fatti. Dopo le difficoltà della legge obiettivo con il Governo Berlusconi, ora è la volta del Governo Prodi a non riuscire a trasformare in oro (infrastrutturale) la montagna di risorse che pure è stata destinata alle grandi opere con le due ultime Finanziarie e con la distribuzione del tesoretto. Certo, i vecchi interventi hanno più benzina per camminare, ma i nuovi non decollano.

Non sarà davvero arrivato il momento di mettersi tutti intorno al tavolo, centro-destra e centro-sinistra, e, abbandonando le polemiche di parte, capire insieme dove va sturato il sistema per cominciare a correre davvero?

Grandi opere, torna la Cdp

Fondo per il project financing, risorse per l'innovazione estese ai cantieri

Alessandro Arona
ROMA

Doppia spinta al project financing nella manovra di bilancio 2008. Debutterà all'inizio del prossimo anno, grazie alla norma del Ddl Finanziaria confermata dal secondo maxi emendamento del Governo, il Fondo di garanzia per le opere pubbliche (Fgop), uno strumento di tipo assicurativo che andrà a beneficio dei soggetti privati titolari di concessioni di costruzione e gestione. Misura che si aggiunge all'estensione del Fondo rotativo imprese alle opere della legge obiettivo, contenuta nel de-

BERNARDO BINI-SMAGHI

Il capo della direzione Politiche di sviluppo: «La gestione separata ha liquidità per 90 miliardi, non abbiamo problemi a trovare risorse»

creto legge 159 convertito nella legge 222 del 29 novembre.

«Si tratta di strumenti molto interessanti - commenta Bernardo Bini Smaghi, capo della Direzione politiche di sviluppo della Cassa Depositi e Prestiti, a cui spetterà gestire i due fondi - potenzialmente in grado di dare un grosso aiuto alle infrastrutture pubbliche in project financing».

Il Fondo di garanzia inserito in Finanziaria è l'evoluzione del Frop, il fondo rotativo per le opere pubbliche introdotto dalla Finanziaria 2003 ma in effetti mai attivato. La norma fa riferimento alla «dotazione iniziale del Frop», ma - spiegano alla

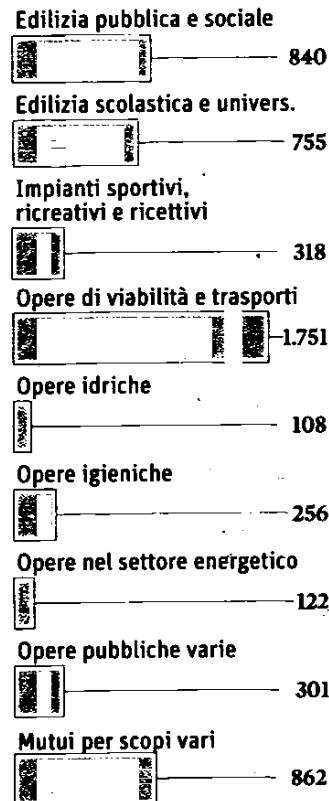
Cassa - si tratta di un errore tecnico, visto che il nuovo fondo potrà attingere senza un tetto definito alle risorse della Cassa depositi per la gestione "separata", quella cioè finanziata con il risparmio postale e che la banca utilizza per concedere mutui agevolati agli enti locali. «Abbiamo liquidità per 90 miliardi - spiega Bini Smaghi - e non credo che ci saranno problemi a trovare le risorse». I beneficiari del fondo saranno «soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione o gestione» di opere pubbliche in project financing, «al fine - si legge nel testo - di ridurre le contribuzioni pubbliche a fondo perduto». Il fondo «presta garanzie volte ad assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario» del project financing.

«In pratica - spiega Bini Smaghi - il fondo dovrebbe garantire da rischi che il mercato (assicurazioni, banche, ndr) non è disposto a coprire. Ad esempio il rischio di subentro», strumento utilizzato quest'anno nelle convenzioni autostradali di Brebemi, Pedemontana Lombarda, Brescia-Padova e Autocisa, per porre una quota del piano di ammortamento a carico del futuro concessionario. Si tratta però di un rischio a carico dello Stato, che se la gara andrà deserta dovrà coprire il "buco". Da qui il ruolo di garanzia che potrebbe dare il nuovo fondo della Cassa depositi. Altro utilizzo - spiega all'istituto del Tesoro - potrebbe essere quello di coprire una quota dei rischi di domanda (ad esempio il traffico), con il risultato di abbassare i tassi di interesse sul debito.

Prestiti agli enti locali

Dati 2006 in milioni di euro (al netto delle rimodulazioni)

Totale investimenti: 5.312



Project finance

Dati in milioni di euro

	2005	2006	Var. %
Stock finanziamenti			
Stipulati	202	368	81,9
Erogati	36	75	109,4

ei/.

«Ma ancora più interessante - aggiunge Bini Smaghi - è il fondo rotativo esteso alla legge obiettivo». La norma è all'articolo 20-bis del decreto legge collegato, convertito con la legge 222/2007. Il fondo rotativo per le imprese "innovative" ha sostituito dal 2005 la legge 488, con uno stanziamento di 6 miliardi di euro. «Di questi - spiega Bini Smaghi - tre miliardi sono stati impegnati dopo i bandi lanciati nel 2006, e stiamo cominciando a erogarli. Tre miliardi sono invece ancora a disposizione». Ora anche i soggetti privati concessionari di opere della legge obiettivo potranno accedere a queste risorse, previo decreto dei ministri Economia-Infrastrutture che stabilisca modalità e soggetti beneficiari. «La Cassa - spiega Bini Smaghi - eroga con questo fondo contributi a interessi quasi zero, assumendosi i relativi rischi, ma lo Stato ci copre la differenza tra questi tassi e quelli di mercato (il Delta interessi). Questi contributi statali sono però in conto esercizio, non gravano sul debito pubblico, e dunque sono un bel vantaggio nel caso delle grandi opere in Pfi: potrebbero cioè sostituirsi ai contributi pubblici a fondo perduto, in una proporzione più o meno di 2 a 1. Se ad esempio lo Stato aveva previsto di dare il 15% del costo, ora è il fondo a dare il 30% in prestito agevolato, e quel 15% dello Stato può scomparire, alleggerendo l'indebitamento statale». La norma è retroattiva, e dunque potrà alleggerire i piani finanziari anche di opere già sbloccate con contributo statale, come la Pedemontana lombarda.

Civitavecchia

In arrivo un finanziamento di 123 milioni per il porto**■ ■ ■ CRISTIANO A. DEGNI**

■ ■ ■ Soldi a pioggia. Smentite le voci che volevano Francesco Rutelli interessato a dirottare sui Beni Culturali una serie di finanziamenti destinati invece al Porto di Civitavecchia il Cipe, nella seduta di venerdì scorso, ha deliberato di concedere allo scalo portuale ben 123 milioni di euro, molto più di quanto lo stesso sindaco Moscherini temeva di perdere. Il presidente

dell'Autorità Portuale si è trovato a ringraziare proprio lo stesso vice-premier che pare abbia dato un contributo decisivo alla delibera. «Ringrazio in particolare il ministro Rutelli», ha spiegato Ciani, «ed il ministro Di Pietro che fin dall'inizio mi aveva garantito il finanziamento dell'opera». L'opera in questione, la darsena Traghetti, dovrebbe essere iniziata nel 2008 e terminata entro tre anni. Si prevede quindi il prolungamento di altri

400 metri dell'antemurale Cristoforo Colombo oltre alle opere connesse, la creazione di altri nove attracchi e la costruzione di un terminal che assomigherà molto a quelli aeroportuali. Il Cipe ha assegnato a Civitavecchia 79 milioni di euro, confermando un finanziamento di 28 milioni già previsto e prevedendo un successiva integrazione ad opere in corso. I 50 milioni di euro rimanenti saranno reperiti direttamente dall'Autorità portuale attraverso un'operazione di project-financing con cessione di aree limitrofe al bacino del porto ed un finanziamento organizzato e garantito con mezzi propri. Per la città di Civitavecchia si tratta di un'operazione importante e prestigiosa, destinata a segnare il rilancio di tutto il mercato che ruota intorno al traffico di passeggeri e che potrà confermare l'importanza dello scalo laziale in tutto il bacino del Mediterraneo.