

N *NEWSLETTER* "FINANZIARE-INFRASTRUTTURE"

- Unione Europea
- Grandi opere
- Notizie dalle Regioni

UNIONE EUROPEA

Tremonti, più forte ruolo Bei per investimenti e stimolo crescita

13 settembre

<http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=777464&canale=ORA&articolo=UE:%20TREMONTI,%20PIU'%20FORTE%20RUOLO%20BEI%20PER%20INVESTIMENTI%20E%20STIMOLO%20CRESCITA>

Una "politica di investimenti pubblici in Europa", con un ruolo più forte della Bei, può dare uno stimolo importante alla crescita. Lo ha affermato il ministro dell'economia, Giulio Tremonti, nella conferenza stampa al termine dei lavori dell'Ecofin.

Nel comunicato stampa finale del vertice i ministri "chiedono alla Bei di istituire un gruppo di studio, consultando anche gli investitori istituzionali, con il compito di verificare la possibilità di una risposta più coordinata sui temi specifici dell'energia e delle infrastrutture". Un riferimento, questo, di cui è soddisfatto il ministro italiano, convinto della necessità di coinvolgere maggiormente la Bei nel rilancio degli investimenti. "Noi riteniamo che un miglior coordinamento tra la Bei - ha detto Tremonti - le 'Casse Depositi e Prestiti' dei vari Paesi, con gli operatori privati sia in grado di rilanciare gli investimenti in infrastrutture ed energia, che per noi è anche il nucleare". Questa soluzione, ha concluso Tremonti, rappresenta "l'avvio di una politica di investimenti pubblici europei più forte di prima ed è uno dei modi per stimolare la crescita".

Tremonti: «Un fondo sovrano europeo contro la crisi»

8 settembre

http://www.corriere.it/economia/08_settembre_08/fondo_sovrano_tremonti_1decadd8-7d54-11dd-8ad1-00144f02aabc.shtml

Trasformare la Banca Europea per gli Investimenti in un grande strumento per finanziare infrastrutture di comunicazione ed energia, per stimolare la domanda e aiutare l'Europa a uscire dalla crisi. Il governo italiano è pronto a rilanciare la carta dei grandi investimenti continentali: non con debito pubblico nazionale, scomputando le grandi opere dal deficit dei singoli paesi, o dell'Unione (con gli eurobonds), ma con un vero e proprio fondo sovrano, trasformando la Bei in una grande Cassa Depositi e Prestiti europea. «Chiederemo alla Ue uno studio sulla possibilità di creare su scala europea uno strumento che esiste già in molti paesi, ed è accettato, come la Cassa Depositi in Italia, la Caisse de Dépôt in Francia e la KfW tedesca» ha detto ieri il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, chiudendo il workshop Ambrosetti a Cernobbio.

«L'economia è in crisi e lo vediamo ovunque in Europa: solo un grande piano di investimenti pubblici può far uscire l'Unione dalla crisi globale». «A questa non possiamo rispondere con soluzioni nazionali» ha detto Tremonti, aggiungendo che «un fondo sovrano avrebbe non solo un grande valore economico, perché abbiamo la moneta più forte del mondo e non la usiamo, ma anche politico. Sarebbe uno straordinario simbolo di reazione alla crisi da parte dell'Europa unita».

La proposta di Tremonti, che punta anche un passaggio politico del progetto al Parlamento Europeo, sarà presentata «già al prossimo Ecofin straordinario di Nizza» del 12 settembre. «E non ci vengano a dire che si tratta di uno strumento poco ortodosso perché già esiste (anche se la Cdp italiana è ancora «un gigante dormiente»), o che è una fabbrica di debito» ha aggiunto il ministro, appoggiato anche dal segretario del Pd, Walter Veltroni, sull'esigenza di sfruttare la leva europea. Una convergenza «positiva, anche se ancor più importante sarebbe il sostegno della sinistra in Europa» ha commentato Tremonti, tornato a Cernobbio per la seconda volta in veste di ministro. «Nel '94 ero convinto di avere ragione assoluta, ora di avere solo alcune buone ragioni» ha esordito, parlando a finanziari ed industriali. «Nel 2008 sono cambiate due cose. In quantità, per il consenso fortunatamente rilevante che ha il nostro governo, e in qualità, perché per la prima volta - ha detto - è caduto il pregiudizio dell'establishment verso questo o altri governi. Non subiamo più il pregiudizio, siamo sotto giudizio» ha aggiunto.

«Non abbiamo ideologie, ma idee. Nessuna ideologia del '900 è accettabile, neppure quelle marginali, come il nullismo del '68, che non premiava il merito, o il mercatismo. C'è più morale nell'automobile che in un derivato, e crediamo più nella produzione industriale che nella finanza fine a se stessa» ha detto il ministro. Sicurissimo che grazie alla Finanziaria di stabilizzazione e di sviluppo, e il federalismo («l'ici sulla prima casa non tornerà» ha garantito), «l'Italia che ha un pil non gonfiato da finanza e immobili, tra cinque anni sarà più forte di prima e più forte degli altri».

Sicurissimo, soprattutto, che «la luna di miele con gli italiani» non sia affatto finita. «Noi - ha concluso - puntiamo a fare le nozze d'argento. Cinque anni sono lunghi, e faremo di più di quello che ci siamo impegnati a fare».

Tremonti: «La Bei diventi un fondo sovrano europeo»

7 settembre

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/09/tremonti-infrastrutture-bei.shtml?uuid=a4c7d964-7cea-11dd-8bfe-f78e92cd983e&DocRulesView=Libero>

Come può l'Europa uscire dalla crisi economica e rilanciare gli investimenti pubblici, in particolare sulle infrastrutture? Al workshop Ambrosetti il ministro dell'Economia Giulio Tremonti ha lanciato la proposta di trasformare la Bei, Banca europea degli investimenti, in una sorta di Fondo sovrano europeo. Una sorta di Cassa depositi e prestiti dell'Unione destinata a finanziare lo sviluppo delle reti infrastrutturali.

A pochi giorni dal vertice Ecofin che si terrà in Francia, a Nizza, Tremonti ha illustrato la sua idea in una conferenza stampa al termine dei lavori del seminario: «Servono investimenti pubblici, solo questo può portare l'Europa fuori dalla crisi. Usiamo le banche di investimenti - ha detto Tremonti - usiamo le Cdp nazionali, facciamo della Bei una Cdp europea, il Fondo sovrano europeo». Attualmente la Bei è un'istituzione specializzata nel finanziare progetti di sviluppo nelle aree più arretrate del Vecchio continente e degli Stati adiacenti. «Non ci vengano a dire che non è ortodosso – ha sottolineato Tremonti – perchè è una strada percorribile, basterebbe cambiare lo statuto della Bei e questa diventerebbe uno straordinario simbolo di uscita dell'Europa dalla crisi». Tremonti ha parlato della Cassa depositi e prestiti come di un «gigante addormentato che dovrà essere risvegliato per gli investimenti» e ha ricordato anche in Germania e Francia esistono strutture analoghe alla Cdp italiana.

Parlando prima nella sessione riservata del workshop Ambrosetti, il ministro dell'Economia non ha mancato di lanciare qualche frecciata alla platea, ricordando che rispetto alle sue precedenti esperienze di ministro «adesso anche a Cernobio è caduta quella specie di pregiudiziale antigovernativa avvertita in passato». L'attuale Governo, secondo Tremonti, «non ha un'ideologia, ma delle idee da realizzare». E ancora: «Cinque anni sono lunghi e al termine dei cinque anni ci saranno dei cambiamenti strutturali. Il nostro Paese sarà più forte di prima e più forte degli altri: i nostri dati sull'economia reale sono positivi, il nostro Pil non è gonfiato da immobili e finanza, è fatto di manifattura e nei prossimi anni ci sarà un ritorno della manifattura».

GRANDI OPERE**Ok del Cipe al piano per il 2009-2013**

11 settembre

<http://www.edilportale.com/edilnews/NpopUp.asp?idDoc=12597&iDCat=15>

Parere positivo è stato espresso dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), sull'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, messo a punto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Allegato – spiega il Cipe nella Delibera del 4 luglio 2008 – tratteggia le linee della politica infrastrutturale, inserendo le tematiche relative al Programma delle infrastrutture strategiche in un contesto organico in modo da evidenziare la coerenza delle proposte formulate, anche in termini di priorità, con gli indirizzi generali e con gli orientamenti comunitari in tema di reti trasportistiche.

Il documento, inoltre, riporta lo stato di attuazione del Programma suddividendo le opere di cui sopra in 6 categorie a seconda del diverso livello di avanzamento al 31 dicembre 2007 (60% - 40% - 20%) ed alla cantierizzazione al 30 giugno 2006, al 30 giugno 2007 ed alla citata data del 31 dicembre 2007, mentre altra tabella individua le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

Viene proposta l'apertura accelerata dei cantieri rimasti "bloccati" o non ancora avviati nella scorsa legislatura: il Ponte sullo Stretto di Messina, gli assi ferroviari Torino-Lione, Milano-Genova 3° Valico dei Giovi, Milano-Verona e Milano-Padova, gli assi autostradali Brescia-Bergamo-Milano, Cecina-Civitavecchia e Roma-Formia, opere il cui costo è quantificato in 32,860 miliardi di euro complessivi

Il valore delle opere da cantierare nel prossimo triennio ammonta a 46,293 miliardi di euro, mentre il fabbisogno finanziario da imputare ai fondi della "legge obiettivo" per tale triennio viene quantificato in 14 miliardi di euro.

Le necessità finanziarie residue dell'intero Programma sono quantificate in circa 124 miliardi (da reperire nell'arco quinquennale) di cui 40 dovrebbero far capo allo Stato, 60 a privati e 24 a fondi comunitari e di Amministrazioni locali. Date le criticità riscontrate nell'attuazione del programma, il documento propone lo sblocco dei cantieri e quantifica il fabbisogno finanziario a carico della legge obiettivo, prospettando anche possibili forme di finanziamento alternative all'accollo alla finanza pubblica.

Il Cipe ha, infine, chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero dell'economia e delle finanze, anche in vista della predisposizione del disegno di legge finanziaria 2009, un prospetto in cui vengano dettagliati gli interventi da attivare nel prossimo triennio e la quota da imputare alle risorse destinate all'attuazione del Programma.

Resta ferma l'opportunità di individuare, anche con il supporto tecnico della Banca Europea degli Investimenti, nuove forme di finanziamento delle grandi opere nel rispetto dei parametri del Patto di stabilità e crescita dell'Unione europea e che eventualmente travalichino anche il triennio di riferimento della legge finanziaria.

Viene confermata anche la possibilità di individuare – con il supporto dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto – un primo gruppo di infrastrutture strategiche da finanziare, anche in linea con i più recenti indirizzi comunitari, con il ricorso a forme di Partenariato Pubblico-Privato (PPP).

Napoli-Bari, l'Alta capacità ferroviaria è rinviata: il Cipe non l'ha finanziata

31 agosto

http://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/GdM_economia_NOTIZIA_01.asp?IDNotizia=209887&IDCategoria=1

L'alta capacità ferroviaria pugliese dovrà aspettare ancora. Non ci sono soldi per il progetto della Napoli-Bari (che qualcuno impropriamente definisce alta velocità): a settembre il Cipe finanzia alcune delle opere definite strategiche nell'ultimo allegato infrastrutture. E tra quelle che riceveranno i soldi, ormai è praticamente certo, non c'è la realizzazione del corridoio ferroviario tra Tirreno e Adriatico: una maxiopera da 4,7 miliardi di cui 3,7 mancano ancora all'appello.

«Sappiamo che la situazione è questa - conferma l'assessore regionale Mario Loizzo -. Ma durante la votazione dell'allegato infrastrutture, la commissione Trasporti della Camera ha approvato all'unanimità un ordine del giorno che chiedeva di finanziare la Napoli-Bari. Non possiamo che augurarci che il governo tenga conto di questa volontà del Parlamento». Ma le possibilità che questo avvenga sono obiettivamente poche, tanto che il ministero dell'Economia sta pensando a mettere in campo strumenti finanziari innovativi per trovare i soldi da destinare ad alcune opere. Tra cui c'è appunto la Napoli-Bari.

A febbraio il Cipe aveva assegnato 520 milioni per realizzare la tratta Napoli-Cancello, che consentirà di innestare la nuova linea sulla stazione di Afragola dove avverrà lo scambio con l'asse ad alta velocità Milano-Roma-Napoli e la nuova direttrice Napoli-Bari. Per il resto, è stato presentato il progetto preliminare della tratta Apice-Orsara, il cuore dell'intervento, che costerà 2,3 miliardi e si svilupperà quasi tutta in galleria per 50 km: un percorso estremamente complesso in quanto è necessario tagliare in due l'Irpinia. Ma i soldi non ci sono, né ci saranno a breve.

A livello di opere, la Napoli-Bari necessita di interventi soprattutto in territorio campano. La tratta da Bari a Foggia è infatti già adeguata, e per arrivare in Campania manca solo l'ultimo tratto (la Bovino-Orsara) che è già finanziata e dovrebbe essere cantierizzata nei prossimi mesi. Alla Puglia serve soltanto un finanziamento (circa 600 milioni) per adeguare i sistemi di segnalazione e controllo, installando la tecnologia necessaria a far correre treni più ravvicinati sulla linea (questo è il senso del termine «alta capacità»). In buona sostanza, stando ai progetti preliminari, il collegamento ad alta capacità tra le due più grandi città del Sud peninsulare servirà per passare (dagli attuali 54) a 218 treni al giorno. Una trasversale da Tirreno e Adriatico che darà grandi benefici anche al trasporto merci.

A livello strategico, il disegno dei collegamenti ferroviari tra il Centro e il Sud è costruito intorno ai lati del triangolo Roma-Napoli-Bari. Due dei tre lati già esistono: uno è la linea ad alta velocità Roma-Napoli, un altro (quello tra la Capitale e il capoluogo pugliese) è la vecchia linea Tirrenica. Chiudere il triangolo, realizzando la bretella ad alta capacità tra Napoli (in realtà Caserta) e Foggia rappresenta sulla carta la priorità dei prossimi anni. Questo consentirà ai pugliesi non solo di accorciare i tempi di percorrenza verso Napoli, ma anche di aprirsi un varco verso la dorsale ad alta velocità che corre(rà) fino a Milano.

Oggi il traffico passeggeri su rotaia tra Bari e Napoli è quasi assente visto che per coprire il percorso servono tre ore e mezza. La nuova linea dovrebbe accorciare i tempi a 110 minuti, permettendo di arrivare a Roma in poco più di tre ore. Sul fronte pugliese si utilizzeranno i binari della linea Adriatica recentemente raddoppiata. Resta da risolvere solo il problema della stazione di Foggia centrale, che per un problema di tempi dovrebbe essere saltata: il progetto prevede una bretella che si ferma ad alcuni chilometri dal capoluogo dauno, e la cosa non fa ovviamente piacere ai foggiani. I problemi più seri riguardano il tratto irpino, quei 50 km che dovranno attraversare zone dall'orografia difficile. L'impegno finanziario (i 4,7 miliardi) è oltretutto destinato a salire, man mano che con il tempo si passerà dagli studi di fattibilità ai progetti. All'epoca degli annunci, si era parlato del 2012 come data finale del progetto. Adesso la previsione è già slittata al 2020, ben sapendo che dieci anni in Italia non bastano nemmeno per costruire una stazione.

Arrivano i fondi per la Torino-Lione

28 agosto

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnline4/Economia%20e%20Lavoro/2008/08/fondi-torino-lione.shtml?uuid=0940662a-74c8-11dd-975f-265d55d464a7&DocRulesView=Libero>

Entro la fine dell'anno la Commissione europea trasmetterà a Italia e Francia la lettera con cui si autorizzerà l'erogazione della prima tranche dei 672 milioni di finanziamenti accordati dalla Ue al traforo del Frejus e alla Torino-Lione. L'annuncio è stato dato ieri al Meeting di CI dal vicepresidente della Commissione Ue con delega ai trasporti, Antonio Tajani, che - con riferimento all'accordo di luglio con i Comuni della Val di Susa - ha ringraziato il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, per la «intelligente trattativa politica senza la quale non sarebbe stato possibile recuperare quei fondi». Per Tajani la strada del progetto è, a questo punto, in discesa e non dovrebbero esserci altri ostacoli al suo decollo.

Ancora meglio va il Brennero (contributo Ue di 766 milioni) per cui si stanno cominciando i lavori preliminari.

Tajani ha anche annunciato la volontà di stilare un «libro verde» delle infrastrutture europee, vuoi perché «il tema delle infrastrutture non è nazionale, ma va visto comunque in un quadro strategico europeo», vuoi perché «è necessario avviare una capillare opera di informazione e di confronto con i cittadini» per spiegare il valore e la necessità delle infrastrutture in funzione di un sistema della mobilità sempre più efficiente. E proprio il Libro verde è uno strumento comunitario che consente un'ampia consultazione con cittadini, associazioni e mondo delle imprese.

L'altra notizia di rilievo arrivata ieri dal dibattito di Rimini coordinato dal vicepresidente della Camera, Maurizio Lupi, l'ha data il ministro Matteoli, che ha annunciato un incontro imminente tra lui, l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, e il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, per discutere del piano industriale delle Fs e del futuro della società ferroviaria, in vista dell'apertura del mercato e di una sua possibile «internazionalizzazione». Sullo sfondo, il fabbisogno di risorse per continuare gli investimenti e la ridefinizione dell'offerta ferroviaria sulla base delle risorse disponibili per i treni regionali, su cui pende ancora il taglio annunciato dalle Fs. Moretti, che porterà sul tavolo un sostanziale miglioramento del conto economico anche nel 2008, dopo il salto di qualità del 2007, vorrebbe soprattutto dare il via al piano di rinnovamento del piano rotabile con la gara per il nuovo treno ad alta velocità (autofinanziato) e i mille treni per il trasporto regionale e metropolitano per cui un contributo sostanziale del Tesoro è invece necessario. Un appello ad andare in questo senso è venuto dall'amministratore delegato di Bombardier Transportation, Roberto Tazzioli, che ha ricordato come «per fare i treni occorrono due o tre anni e non le decine necessarie per realizzare le infrastrutture e un Governo stabile come l'attuale può certamente contribuire a un salto di qualità». Pierfrancesco Guarguaglini, numero uno di Finmeccanica, partner di Bombardier nel progetto del nuovo treno veloce (in vista della gara Fs), ha invece preferito prendere lo stesso discorso dal successo del sistema di segnalamento italiano, fortemente voluto con i migliori standard mondiali da Moretti e realizzato in collaborazione con l'industria italiana. «Stiamo vendendo questo sistema - ha detto Guarguaglini - in Cina e addirittura in Germania, paese della Siemens, a conferma che quando il committente chiede prestazioni di alto livello tecnologico, l'industria italiana è in grado di rispondere al meglio e di presentarsi sul mercato mondiale in termini altamente competitivi».

In fatto di trasporti, anche l'annuncio di Matteoli di voler rivedere la legge 84 sui porti, introducendo tre novità: una drastica semplificazione delle procedure; la riorganizzazione dei porti italiani secondo un modello di sistema che elimini le sovrapposizioni e le «guerre tra poveri»; l'introduzione dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali, sia pure rafforzando i controlli centrali. L'assessore alle Infrastrutture della Lombardia, Raffaele Cattaneo, ha annunciato la firma del contratto di project financing per la Pedemontana lombarda, opera del valore complessivo di quattro miliardi, finanziati in parte dai privati. Cattaneo ha anche detto che con Matteoli e con il ministro per i Rapporti con le Regioni, Raffaele Fitto, si sta cercando una soluzione alla legge regionale lombarda sulle infrastrutture, in precedenza bocciata dal Governo.

Giorgio Santilli

Casse vuote per strade e ferrovie

13 agosto

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/08/infrastrutture-mancanza-fondi.shtml?uuid=298f642c-690a-11dd-bdb1-35bc6e89f85c&DocRulesView=Libero>

I NUMERI**1,56 miliardi****Fondi Anas «sicuri»**

Il Contratto di programma prevede investimenti per 3.560 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010, 2011. L'Anas ha certezza solo di 1.560 milioni per il 2009

3,5 miliardi**Investimenti annuali Rfi**

Il programma ordinario di investimento prevede circa 3,5 miliardi di euro all'anno. Per il 2008 ci sono fondi per 3,3 miliardi e per il 2009 (in competenza) 3.734. La difficoltà arriva nel 2010 e 2011 quando serviranno rispettivamente 3.561 e 2.554 milioni

4 miliardi**Richiesta legge obiettivo**

Il ministro Altero Matteoli ha chiesto 4 miliardi di euro nel 2009 per rifinanziare la legge obiettivo e altri 5 per il 2010 e 2011. Attese gelate dal ministro dell'Economia Giulio Tremonti: «Per le Infrastrutture non servono altre risorse»

Non sono i tagli ai fondi ministeriali decisi dalla manovra di luglio (il decreto 112) a preoccupare il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, e i dirigenti del suo dicastero. Tre quarti delle riduzioni nell'arco del triennio, 1.272 milioni su 1.753 complessivi, sono stati disposti per legge dal decreto Lci e da altri provvedimenti dei primi mesi di Governo, su programmi non ancora avviati (tra questi in particolare i mille milioni 2008-2009 per la viabilità minore in Sicilia e Calabria e 1.363 milioni dei fondi ex Fintecna per infrastrutture nelle stesse regioni), mentre la quota rimanente (114 milioni nel 2009, 130 nel 2010, 225 nel 2011) viene ritenuta "gestibile" dal ministero, nell'ambito di un trend che ha già visto negli ultimi anni la progressiva riduzione di disponibilità per fondi ministeriali sulle opere pubbliche.

No, la preoccupazione è un'altra. Quella di non riuscire a strappare al ministro dell'Economia Giulio Tremonti un euro in più di finanziamenti non solo per le grandi opere della legge obiettivo, ma neppure per i programmi ordinari di investimento di Anas e Rfi, approvati alla fine della passata legislatura, operativi e pronti a produrre investimenti pari in entrambi i casi a circa 3,5 miliardi di euro all'anno.

L'annuncio di Tremonti che le scelte sulla manovra sono state fatte a luglio e quella di settembre sarà solo una Finanziaria "formale" con le tabelle fa gelare le vene ai polsi ai responsabili delle Infrastrutture.

Per quanto riguarda l'Anas il Contratto di programma firmato nel 2007 prevede investimenti per 3.560 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. Il presidente Pietro Ciucci ha più volte detto che si tratta di una cifra che la società, in base all'avanzamento dei progetti e la capacità di gestire le gare, è in grado di avviare effettivamente in un anno. A legislazione vigente l'Anas ha certezza solo di 1.560 milioni di euro per il 2009 (risorse già fissate nella Finanziaria 2007): per il 2009 mancano così 2.002 milioni, per il 2010 e per il 2011 l'intera cifra di 3.560 milioni di euro. Per far tornare dunque gli investimenti Anas ai livelli di qualche anno fa servirebbero nuovi finanziamenti statali per due miliardi nel 2009, 3,5 miliardi nel 2010 e altrettanto nel 2011.

Non molto diversa la situazione per Rfi, per gli investimenti sulla rete ferroviaria previsti dal Contratto di programma approvato a dicembre 2007 e aggiornato dal Cipe il 31 gennaio scorso. Per il 2008 ci sono fondi per 3,3 miliardi di euro, che salgono a 4,7 con altre fonti non statali, con appalti che peraltro devono ancora in gran parte essere avviati. Per il 2009 ci sono 3.734 milioni in competenza, anche se Fs è

preoccupata, come ogni anno, del fatto che poi l'Economia confermi le risorse anche per la cassa, senza la quale i cantieri non partono.

Già per il 2009 il contratto di programma prevede comunque lo stanziamento di 630 milioni in più rispetto a quelli oggi disponibili. Ma la difficoltà arriva, come per l'Anas, nel 2010, quando serviranno nuove risorse per 3.561 milioni di euro per realizzare le opere del piano, e 2.554 milioni nel 2011.

C'è poi, come si diceva, il programma delle infrastrutture strategiche nazionali (legge obiettivo). Finora lo Stato ha stanziato ogni anno nuove risorse tramite le leggi Finanziarie, pari a un totale di 14,4 miliardi di euro dal 2002 al 2008, e una media di 2,05 miliardi in più ogni anno (sotto forma di limiti di impegno quindicennali immediatamente impegnabili per l'ammontare complessivo dell'investimento grazie all'autorizzazione all'ente beneficiario a contrarre il mutuo). Il Governo Prodi, da ultimo, ha stanziato tre miliardi per ciascuna delle due annualità 2007 e 2008 (i fondi di quest'anno sono stati già tutti assegnati dal Cipe tra gennaio e aprile).

Il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli aveva chiesto nell'allegato al Dpef approvato a inizio luglio quattro miliardi di euro nel 2009 per rifinanziare la legge obiettivo e altri 5 miliardi nel 2010 e nel 2011. Ma Tremonti ha gelato le attese nei giorni scorsi: «Per le Infrastrutture non servono nuove risorse, ma una regia unica da parte del Cipe sui fondi Fas-Fesr e un ruolo attivo della Cassa depositi e prestiti».

I risparmi per il ministero di Matteoli

LA DOTAZIONE 2008- I TAGLI SUL PROSSIMO TRIENNIO

Bilancio di competenza 2008. Dati in migliaia di euro

Missione	2008	2009		2010		2011	
	Dotazione	Dotazione	Taglio	Dotazione	Taglio	Dotazione	Taglio
Ordine pubblico e sicurezza	637.328	620.005	519.605	628.238	463.058	614.257	770.432
Diritto alla mobilità	4.084.713	2.887.264	303.480	2.465.560	261.042	2.818.090	433.772
Infrastrutture pubbliche e logistica	2.453.125	2.485.037	101.009	2.587.336	103.045	2.535.655	165.321
Ricerca e innovazione	43.633	16.901	2.807	13.385	2.760	10.989	4.776
Casa e assetto urbanistico	934.875	819.307	75.662	553.838	55.597	491.533	96.209
Servizi istituzionali	112.766	89.044	2.622	89.151	2.004	87.722	3.477
Fondi da ripartire	131.632	102.848	20.432	103.535	22.123	87.395	38.300
TOTALE	8.398.072	7.020.407	519.605	6.439.043	463.058	6.645.641	770.432

LE CIFRE IN SINTESI

14,9 miliardi

Effetto complessivo del Dl 112
È la riduzione del Dl 112 sulla
dote complessiva dei ministeri

0,77 miliardi

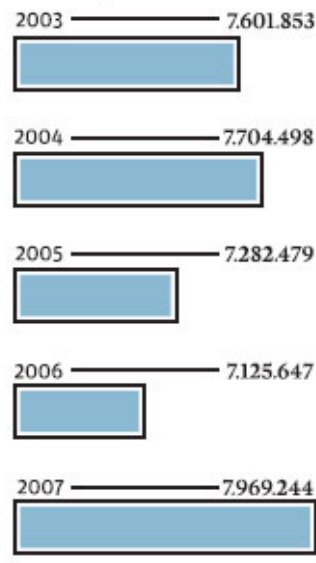
Taglio Infrastrutture al 2011
Il ridimensionamento più
consistente è quello subito
dalla missione "Diritto alla
mobilità" (433 milioni), seguita
da "Infrastrutture pubbliche e
logistica" (165 milioni)

8,4 miliardi

Dotazione per il 2008
Per il "Diritto alla mobilità"
stanziati 4 miliardi; 2,4 miliardi
vanno a "Infrastrutture
pubbliche e logistica"

I BILANCI PREVISIONALI

Dati in migliaia di euro



L'obiettivo di utilizzare al massimo il project financing è condiviso da Matteoli, ma il ministro e il suo staff ritengono che per un pacchetto consistente di opere non esista alternativa ai finanziamenti pubblici. Tra le principali opere a battere cassa, pena il blocco o il mancato avvio dei cantieri, il Mose di Venezia (servono 800-1.000 milioni nel 2009, 6-800 milioni nel 2010), il metrò C di Roma (350 milioni nel 2009), gli ultimi lotti della Salerno-Reggio (2,1 miliardi subito, per completare l'opera nel 2013), la tratta Tav Treviglio-Brescia (progetto cantierabile in sei mesi, ma servono 1.800 milioni). Per non parlare di tutte le nuove tratte Tav, per le quali servono in pochi anni almeno 22-23 miliardi di fondi nazionali per le sole tratte considerate prioritarie (Torino-Lione, Brennero, terzo Valico di Genova, Milano-Verona-Padova). Un aiuto importante, per le opere del Mezzogiorno, potrà arrivare dalla riprogrammazione dei fondi Fas decisa dal decreto legge 112: Tremonti e Scajola puntano ad aumentare la quota per le infrastrutture (oggi è 4 miliardi, potrebbe raddoppiare), concentrandola sugli interventi strategici. Ma non basterà.

C'è poi un'altra "grana". La segreteria del Cipe ha di recente verificato che per circa la metà dei fondi finora assegnati dal Cipe alle grandi opere, 14,4 miliardi di euro, l'Economia non ha ancora dato, per un motivo o per l'altro, l'autorizzazione all'erogazione del mutuo, di fatto congelandone la spesa effettiva e l'avvio dei cantieri. Circostanza che

non fa che alimentare il sospetto, in corso da anni nel dicastero delle Infrastrutture, che l'obiettivo ultimo dell'Economia sia sempre e solo tagliare fondi e frenare la spesa. *Alessandro Arona*

NOTIZIE DALLE REGIONI

Il ministro Matteoli garantisce: 17 miliardi di euro per i trasporti in Sicilia

13 settembre

http://www.tempostretto.it/8/index.php?location=articolo&id_articolo=9589

Diciassette miliardi di euro di investimenti in Sicilia, dei quali più di sei per il potenziamento infrastrutturale sull'asse Messina-Catania. Così Altero Matteoli, ministro delle infrastrutture e dei trasporti, risponde all'interrogazione presentata da Domenico Scilipoti, componente della X^a commissione della Camera dei Deputati, eletto nella lista "Di Pietro, Italia dei Valori", in merito al problema trasporti in Sicilia. «I treni in Sicilia, ma anche in gran parte d'Italia viaggiano spesso con ritardo - si legge nell'interrogazione di Scilipoti - il tracciato ferroviario è a volte quello di cinquant'anni fa con un solo binario, gli scompartimenti sono usurati ed i servizi igienici trascurati e spesso non funzionanti; anche le stazioni di media-alta importanza di notte restano incustodite e i malcapitati passeggeri non possono chiedere informazioni né fare un biglietto in caso di una partenza improvvisa».

Matteoli risponde a Scilipoti che il governo ha programmato investimenti per oltre 17 miliardi di euro che saranno così distribuiti: 3,5 miliardi per interventi di potenziamento infrastrutturale; 6,5 miliardi dovranno essere reperiti per eseguire interventi di potenziamento infrastrutturale quale l'itinerario Messina-Catania, l'interramento della stazione centrale di Catania e un nuovo collegamento Palermo-Catania. Infine, altri 7,3 miliardi di euro dovranno essere recuperati per effettuare interventi di potenziamento infrastrutturale. Fra queste opere rientrerebbero i raddoppi ferroviari per le tratte Patti-Castelbuono, Catania-Siracusa; il potenziamento della Palermo-Trapani e della Siracusa-Ragusa-Gela, la delocalizzazione dello scalo merci di Trapani con la realizzazione di una bretella di collegamento. Ai margini, dunque, la città di Messina.

In merito al rilievo posto da Scilipoti circa il volume di servizi programmati sulle linee Agrigento-Palermo-Trapani e Catania-Siracusa-Agrigento, Matteoli risponde che «sulle linee sopra citate, in un giorno lavorativo, circolano in media 88 collegamenti di cui 12 sulla linea Catania-Agrigento, 23 su quella Agrigento-Palermo e 53 su quella Palermo-Trapani». Infine, viene evidenziato che «la programmazione dei collegamenti a carattere regionale è di competenza delle singole Regioni».

Infrastrutture regionali: le organizzazioni economiche indicano le priorità

9 settembre

<http://www.sassuolo2000.it/modules.php?name=News&file=article&sid=81079&mode=thread&order=1>

Le organizzazioni economiche hanno indicato le priorità infrastrutturali da realizzare in tempi certi. Si tratta della E55 Ravenna-Mestre e del Passante nord di Bologna che non sono compresi fra le priorità del Dpef, e di altre quattro opere (Bretella Campogalliano-Sassuolo, Porto di Ravenna, Cispadana, corridoio Tirreno-Brennero) per le quali ci sono iter avviati.

"Mobilità e sistema infrastrutturale sono fattori di competitività decisiva. L'Emilia Romagna rappresenta uno snodo cruciale dei principali corridoi di transito nord-sud e est-ovest dell'intero Paese, eppure è la regione con la minor dotazione infrastrutturale del Nord Italia".

Così la presidente di Confindustria Emilia Romagna, Anna Maria Artoni, spiega le ragioni che hanno spinto le associazioni economiche ed il sistema delle Camere di Commercio della regione a unificare la propria posizione stilando due documenti comuni sulle priorità in materia di opere pubbliche. L'iniziativa, trasmessa a tutti i parlamentari emiliano-romagnoli nelle scorse settimane, è stata presentata oggi nella sede di Unioncamere a Bologna.

"Il rapporto tra sviluppo economico e infrastrutture è strettissimo - ha aggiunto Artoni - e se c'è una carenza di queste ultime, si rischia di perdere delle opportunità, di rallentare e ritardare le attività, oltre che di incorrere in costi aggiuntivi e tutto questo a vantaggio di altre regioni più efficienti".

Il sistema economico e produttivo chiede dunque ad una sola voce che "il Governo confermi, nei tempi stabiliti, gli impegni al completamento e al finanziamento di queste opere la cui mancata realizzazione comporterebbe effetti negativi specie nel medio e lungo periodo per lo sviluppo di una delle regioni più competitive d'Europa".

Industriali e cooperatori non intendono stare a guardare: per risolvere questi problemi, ha assicurato infatti il consigliere

delegato di Legacoop Emilia Romagna Mauro Giordani, "il sistema imprenditoriale e finanziario è pienamente disponibile a responsabilizzarsi a fondo e mettere a disposizione le migliori capacità tecniche, gestionali e finanziarie".

4 milioni euro per miglioramento infrastrutture viarie in aree rurali

5 settembre

http://www.lavoripubblici.it/2007/dettaglio_notizia.php?agap=czo4OjNemMzTVE9PSI7

Promuovere il miglioramento funzionale di strade comunali e vicinali nel rispetto delle caratteristiche del paesaggio per favorire l'accessibilità nelle aree rurali, concorrere alla riduzione dell'isolamento e migliorare la qualità della vita e dell'economia rurale. Sono queste le finalità degli aiuti pari a oltre 3 milioni e 800mila euro per i quali la Regione Umbria, in attuazione del Programma di sviluppo rurale 2007/2013, ha definito termini, modalità e criteri di concessione, resi pubblici attraverso un avviso. Previsti dall'azione D della Misura 3.2.1. del Programma di sviluppo rurale 2007/2013, i finanziamenti sono rivolti ai Comuni umbri, con esclusione dei centri e degli ambiti urbani dove interviene il bando per la realizzazione dei Programmi urbani complessi Puc 2. Una quota delle risorse disponibili, il 25 per cento del totale, pari a circa 951mila euro, è destinata alla strategia tabacco, per migliorare l'attrattività e favorire la riconversione delle aree nei Comuni compresi nei distretti tabacchicoli (San Giustino, Citerna, Città di Castello, Pietralunga, Montone, Umbertide, Lisciano Niccone, Santa Maria Tiberina, Marsciano, Collazzone, Fratta Todina, San Venanzo, Monte Castello di Vibio, Todi e Massa Martana).

Per l'annualità 2007-2008 sono disponibili un milione e 520mila euro, di cui circa 381mila per la riconversione delle aree tabacchicole; per l'annualità 2009 e successive verranno ripartiti i restanti 2 milioni e 280mila euro, dei quali 571mila per la riconversione delle aree tabacchicole.

I finanziamenti sono concedibili per investimenti su strade comunali e vicinali mediante una serie di interventi quali sistemazione, ampliamento e consolidamento della sede stradale, ripristino e consolidamento di massicciata, ove necessaria e di opere d'arte connesse, opere di protezione, regimazione delle acque superficiali e sotterranee e di contenimento e consolidamento delle scarpate, realizzazione di nuovi brevi tratti stradali per adeguamento e razionalizzazione della viabilità esistente, segnaletica. Non sono ammissibili "interventi di manutenzione ordinaria - si precisa nell'avviso - interventi puntuali o frammentari distribuiti a macchia di leopardo su uno o più tratti stradali non contigui, spese relative all'acquisizione dei suoli e all'impiego di manodopera dell'amministrazione beneficiaria". Le domande presentate entro il 10 ottobre 2008 concorreranno all'utilizzo delle disponibilità finanziarie del "PSR" per il 2007-2008, individuate per la prima graduatoria. L'avviso pubblico è disponibile sul portale internet della Regione Umbria, www.regione.umbria.it, alla voce "Bandi".

Da Regione Sarda 40 mln per 196 enti locali

2 settembre

<http://www.illuminazione-oggi.it/archives/000908.html>

La Regione Sardegna investirà 40 milioni di euro per migliorare la dotazione infrastrutturale di 191 comuni, 3 province, e due unioni di comuni nei prossimi quattro anni, fino al 2011. Lo prevede una delibera approvata dalla Giunta Soru il 28 agosto scorso. In particolare, le 196 amministrazioni beneficiarie dei finanziamenti potranno progettare e appaltare lavori per la viabilità urbana ed extraurbana comunale (9,4 milioni), riqualificazione degli spazi pubblici (un milione), edilizia scolastica (5,06 milioni), opere cimiteriali (3,4 milioni), impianti sportivi (2,9 milioni), edifici di culto (1,9), illuminazione pubblica (2,2), sedi istituzionali e impianti comunali (2 milioni), opere di urbanizzazione primaria (3,1), riqualificazione edilizia e impianti da destinarsi a servizi collettivi (tre milioni), opere di assistenza sociale (3,5 milioni), sedi e impianti di organi di pubblica sicurezza (1,6 milioni) e piste ciclabili (500.000 euro).

All'avviso, pubblicato lo scorso aprile dall'assessorato regionale dei Lavori Pubblici, avevano risposto 350 comuni sui 377 dell'isola, 3 amministrazioni provinciali, 5 unioni di comuni, 2 consorzi intercomunali e 1 consorzio industriale. Sul sito istituzionale www.regione.sardegna.it è possibile consultare la lista dei beneficiari con le rispettive dotazioni finanziarie.

Pedaggio sul Grande Raccordo Anulare, Alemanno dice no

22 agosto

http://litempo.ilsolo24ore.com/2008/08/22/917023-pedaggio_grande_raccordo_anulare_alemanno_dice.shtml

L'altro giorno il primo cittadino aveva bocciato senza riserve la proposta del sottosegretario leghista Castelli, ricordando che «il Gra è gestito dall'Anas e non da Autostrade». La replica di Castelli: «Dispiace - ha affermato - che Alemanno

ponga solo questioni formali. Non si capisce perché milanesi e romani debbano avere trattamenti diversi, per cui i primi pagano i pedaggi mentre i secondi no. Il Gra ha sempre bisogno di nuovi interventi che possono essere finanziati coi pedaggi».

Fermo Alemanno: «Non sta in piedi, e non per questioni formali: è un'arteria primaria per lo spostamento quotidiano dei romani, visto che è l'unico collegamento urbano tra le consolari. I cittadini non possono scegliere se utilizzarlo o meno. Per questo - ha concluso - non può essere sottoposto a nessun tipo di pedaggio».

Al coro dei «no» si sono uniti anche Nicola Zingaretti e Piero Marrazzo. Il presidente della Provincia ha parlato di «triste ritornello da parte di un politico del Nord. È la conferma della confusione che regna nel Governo rispetto ai problemi di Roma e Lazio». «Si tratterebbe - ha detto invece il governatore - di una tassa occulta che andrebbe a colpire i cittadini che ancora aspettano i 5 miliardi che il governo deve alla Regione».

Pedaggio GRA, è polemica Castelli-Alemanno

21 agosto

http://www.ansa.it/opencms/export/site/notizie/rubriche/altrenotizie/visualizza_new.html_756832815.html

"Non si capisce perché cittadini di pari reddito come milanesi e romani debbano avere trattamenti diversi, per cui i primi pagano i pedaggi stradali, mentre i secondi no". Il sottosegretario alle Infrastrutture Roberto Castelli torna a insistere sulla necessità di mettere a pedaggio tratte autostradali e viarie lungo le quali attualmente si viaggia gratis, tra queste anche il Grande raccordo anulare di Roma, ed è polemica con il sindaco della Capitale Gianni Alemanno che taglia corto: "un'idea che non sta in piedi".

"Il Grande raccordo anulare ha sempre bisogno di nuovi interventi che possono essere finanziati con nuovi pedaggi, atteso che in un periodo in cui le risorse sono limitate chi può aiutare avrebbe il dovere di farlo" replica oggi Castelli al netto stop posto da Alemanno. "Un'idea che non sta in piedi - ribadisce Alemanno - E non per questioni formali ma per il semplice fatto che è un'arteria primaria per lo spostamento quotidiano dei romani. I cittadini - aggiunge - non possono scegliere se utilizzarlo o meno. Per questo il Gra non può essere sottoposto a nessun tipo di pedaggio".

Un'apertura seppure con cautela, arriva invece a Castelli dalla Sicilia. "Se vogliamo strade migliori - dice il governatore siciliano Raffaele Lombardo - un pedaggio più o meno elevato dovrà essere pagato. Poi vedremo a chi farlo pagare. Oggi non si paga il pedaggio e abbiamo delle pessime strade: meglio avere strade che funzionano, di modo che anche i turisti possano spostarsi velocemente da una parte all'altra della regione". Però "lo dovremo decidere noi" puntualizza Lombardo. "Grave carenza di risorse pubbliche" e ricorso al project financing sono le motivazioni che rendono opportuno pensare, secondo Castelli, all'eventualità di estendere la rete viaria a pagamento. "La Lega pone il problema di cominciare a considerare anche quelle aree in cui in autostrada si viaggia gratis. In alcune zone non ha senso che si viaggi gratuitamente. Visto che c'è una grave carenza di risorse bisogna andare a prenderle dove ci sono" aveva detto ieri Castelli in un'intervista, aggiungendo che avrebbe posto la questione all'attenzione del ministro Altero Matteoli alla ripresa dei lavori a settembre.

Tra le autostrade 'candidate' alla messa a pedaggio, potrebbe esserci la Salerno-Reggio Calabria, gestita dall'Anas, il cui completamento dei lavori di ampliamento è previsto nel 2012. Della Sa-Rc sono stati realizzati finora 190 chilometri su un totale di 440. Ma anche le autostrade siciliane, il raccordo Avellino-Salerno, la statale 16 pugliese.

La possibile messa a pedaggio del Grande raccordo anulare di Roma è una polemica aperta da tempo, "un triste ritornello" la definisce il presidente della Provincia di Roma Nicola Zingaretti. Esperti del settore fanno notare tuttavia che l'idea comporterebbe alcune difficoltà. A meno che non si tratti di un 'pedaggio-ombra' come in altri paesi Ue, pagato dalla fiscalità generale (e non dall'utente), parametrato al traffico effettivo sulla tratta interessata. Il pedaggio all'utente sul Gra comporterebbe la realizzazione di caselli per l'esazione in più punti, con prevedibili rallentamenti per la circolazione. "L'ennesima conferma della confusione che regna nel Governo" è il commento del Pd Zingaretti.

Ciucci, oltre 500 mln per infrastrutture in Veneto

7 agosto

<http://www.agi.it/research-e-sviluppo/notizie/200808072056-eco-rt11206-art.html>

"Svolta per le infrastrutture in Veneto: in appena due anni abbiamo investito oltre 500 milioni di euro, programmato lavori per 300 milioni ed abbiamo anticipato 300 milioni per garantire la continuità dei lavori del Passante di Mestre". Lo ha detto il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, commentando l'apertura al traffico della Variante sulla Strada Statale 51 "di Alemagna", tra Rucorvo e Macchietto. "Abbiamo in corso un ampio programma di ammodernamento e di infrastrutturazione dell'intera rete stradale e autostradale del Veneto. Negli ultimi due anni - ha aggiunto Ciucci - l'attuale management dell'Anas, insieme a Regione ed Enti locali, ha posto le basi di una vera e propria svolta, segnando un cambiamento profondo rispetto al passato. Infatti nell'ultimo biennio abbiamo investito in Veneto oltre 500

milioni di euro e programmato lavori per 300 milioni di euro".

"L'impegno dell'Anas e il prezioso lavoro svolto dal Commissario Delegato ingegner Vernizzi - ha continuato il Presidente Ciucci - hanno consentito di sbloccare anche la realizzazione del Passante di Mestre, per il quale l'Anas ha recentemente garantito la continuità dei lavori, con l'anticipazione di oltre 300 milioni di euro di finanziamento.

I lavori saranno completati entro l'anno". Fra i lavori ultimati hanno una particolare rilevanza la Variante agli abitati di Monselice ed Este sulla strada statale 10, la Variante di Montecchio Maggiore sulla strada statale 246, ed il 20 lotto della Variante di San Donà di Piave sulla statale 14.

Tra i numerosi interventi in corso per l'ammodernamento, il potenziamento e l'innalzamento degli standard di sicurezza della viabilità del Veneto, spiccano in particolare: il prolungamento della circonvallazione ovest di Montegrotto sulla strada statale 16 (per 18,4 milioni di euro); la costruzione del tratto stradale da Lettoli a Piove di Sacco della Superstrada Dei Vivai (41,7 mln); i lavori di ammodernamento della Strada Statale 434 (35,5 mln) e la costruzione della Variante di Feltre (1. lotto per 28,4 mln). Tra i lavori di prossimo avvio: la Variante di Campalto e Tesserà (46,5 mln), la cui gara di appalto lavori verrà anticipata entro la fine del 2008; la Variante di Longarone (51,9 mln); la Variante di Portogruaro (4. lotto per 49,2 mln) e la Variante di San Donà di Piave (3. lotto per 12,8 mln).

Tra le opere portate a termine, figura - come detto - la Variante sulla Strada Statale 51 "di Alemagna", nel tratto tra la località Rucorvo e la località Macchietto, che sarà aperta al traffico oggi. La Variante si sviluppa completamente nel Comune di Perarolo di Cadore, ha una lunghezza di 1.564 mt e costituisce il secondo lotto, di completamento, dell'ammodernamento in sede separata del tronco da Castellavazzo a Macchietto. La principale opera d'arte realizzata all'interno del nuovo tratto è la galleria "Macchietto", della lunghezza di 1,25 km che consente di evitare un tratto alquanto tortuoso dell'attuale Strada Statale 51. La galleria è dotata dei più moderni e sofisticati impianti tecnologici sia di ventilazione (8 ventilatori installati), sia di illuminazione (300 lampade), sia di controllo delle emissioni gassose e della qualità dell'aria, sia di controllo, di rilevazione incendi e monitoraggio del traffico (con scanner laser e radar, con sistema televisivo, rilevamento fumi, veicoli fermi e code), mediante 9 telecamere e videoregistrazione digitale.

All'interno della galleria, molta attenzione è stata posta al tema della sicurezza: sono presenti 2 piazzole di emergenza e 20 postazioni per la richiesta di primo soccorso SOS, in cui sono presenti impianti antincendio. In corrispondenza dell'imbocco Nord della galleria è stata realizzata una bretella che consentirà il collegamento dell'attuale Strada Statale 51, con la Strada Provinciale per Perarolo e permetterà l'utilizzo della vecchia sede della SS51 in caso di emergenza o fuori esercizio della galleria. Nel suo complesso l'investimento richiesto dalla nuova opera è stato pari a 28,4 milioni di euro, interamente finanziato dall'Anas. Opere d'arte minori sono costituite da muri di sostegno, terre rinforzate, tombini scatolari, berlinesi oltre alla riqualificazione di due svicoli esistenti e precisamente di Caralte e di Ansoigne. I lavori, consegnati il 18 novembre 2004, hanno richiesto maggiori tempi di realizzazione rispetto ai 720 giorni preventivati, a causa delle difficoltà riscontrate in fase di scavo (per la presenza di formazioni geologiche sciolte che hanno provocato il cedimento della calotta e la formazione di un fornello) e per le maggiori tempistiche necessarie al completamento di tutta l'impiantistica a servizio della galleria inizialmente non prevista nell'appalto principale. Nell'ambito dello stesso finanziamento è stato inserito, ed è in fase di completamento, anche il nuovo svincolo a livelli sfalsati di Rivalgo che consentirà il collegamento viario con gli abitati di Perarolo e di Ospitale, attualmente reso problematico dalla nuova configurazione stradale. (AGI)

Bassolino, in Campania 4 mld e 460 mln entro 2013

1 agosto

<http://www.asca.it/moddeltregione.php?id=306613&img=&idregione=&nome=&articolo=INFRASTRUTTURE:%20BASSOLINO,%20IN%20CAMPANIA%204%20MLD%20E%20460%20MLN%20ENTRO%202013>

Il presidente della Campania Antonio Bassolino giudica "un risultato di grande rilievo" l'accordo sulle grandi infrastrutture e le grandi opere da finanziare in Campania con la nuova Legge Obiettivo sottoscritto oggi a Roma con il premier Berlusconi, i ministri Mattioli e Prestigiacomo. L'accordo - atto integrativo dell'Intesa Generale Quadro siglata da Governo e Regione nel 2001 sulle opere da finanziare con la Legge Obiettivo - permette di concentrare fino al 2013, 4 miliardi e 460 milioni di euro sulle infrastrutture di trasporto della Campania. "Risorse significative che si aggiungono alle altre fonti di finanziamento europee, statali e regionali: per un totale di circa 14 miliardi di euro, di cui 12 già disponibili" ricorda il governatore sottolineando: "sarà così possibile chiudere tutti i cantieri delle opere prioritarie già aperti sul territorio campano e si avvierà a conclusione quasi il 100% dell'intero programma regionale di potenziamento delle infrastrutture di trasporto regionali di rilievo nazionale".

In particolare si finanziano: la prima tratta beneventana della Napoli-Bari; la realizzazione dell'aeroporto di Napoli-Grazzanise e l'ampliamento dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano; il completamento delle linee 1, 6, 7 e 8 (quella all'interno dell'ex Italsider di Bagnoli) della metropolitana di Napoli, di quella di Salerno e della linea Piscinola-Aversa-

Teverola della ex Alifana; le nuove stazioni di Pompei Scavi e Villa dei Misteri della Circumvesuviana progettate da Peter Eisenman; il completamento della Contursi-Lioni-Grottaminarda e della variante alla Domitiana; il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari per i porti di Napoli e Salerno. Il presidente aggiunge che si raggiungono ulteriori importanti risultati: "si inserisce, per la prima, volta il potenziamento della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari tra le grandi opere strategiche del Paese da finanziare con la Legge Obiettivo; nello stesso elenco delle grandi opere vengono confermati tutti gli interventi prioritari infrastrutturali programmati o in corso sul territorio della Campania, aggiornandone il quadro economico e il fabbisogno delle risorse necessarie a realizzarli e/o completarli. Infine, si confermano i finanziamenti già previsti dall'Accordo preliminare del 28 febbraio 2007 firmato dal precedente Governo e dalla Regione (complessivamente 812,9 milioni di euro di fondi europei del PON - Piano Operativo Nazionale - e 915,1 milioni di fondi del PNM - Piano Nazionale per il Mezzogiorno)". Bassolino - che aveva anticipato la settimana scorsa, in occasione dell'inaugurazione di un tratto della Sa-Rc con il ministro Mattioli - la vicina sottoscrizione di un importante accordo con il governo sul fronte delle infrastrutture - giudica l'accordo "frutto della capacità di programmazione e di realizzazione della Regione e di una forte collaborazione istituzionale con il governo nazionale che abbiamo avviato in tanti campi e che sta dando buoni e positivi frutti".

"Adesso - conclude - ci sono adesso tutte le condizioni per fare un ulteriore salto di qualità".

Liguria, investimenti per un miliardo di euro

1 agosto

<http://www.aqi.it/genova/notizie/200808011951-cro-r012720-art.html>

Stanno partendo o sono partite in questi giorni le gare di appalto per alcune opere infrastrutturali molto importanti per Genova e la Liguria: si tratta, in sintesi, del Nodo ferroviario di Genova, dell'Aurelia Bis di Savona, e della strada a mare di Cornigliano a Genova, alla quale vanno aggiunti i lavori - già partiti - per realizzare il nuovo ponte ferroviario sul Polcevera. Gli investimenti complessivi per realizzare queste opere ammontano a oltre un miliardo di euro, ai quali si sommeranno i circa 250 milioni di euro per appaltare, nei prossimi mesi, anche la realizzazione dell'Aurelia Bis nello Spezzino (al cui finanziamento la Regione partecipa con 25 milioni di euro). Queste opere pubbliche sono da un lato destinate a risolvere problemi cruciali per la mobilità delle merci e delle persone sul territorio regionale, e, dall'altro, rappresentano uno stimolo importante all'economia ligure in termini di attività edilizia. I cantieri che si apriranno nei prossimi mesi per l'Aurelia Bis a Savona e la strada a mare di Cornigliano lavoreranno per 3 anni. Per almeno 6 quelli relativi al Nodo ferroviario genovese. Per quanto riguarda il nodo di Genova è oggetto di interventi per il suo riassetto complessivo che consentiranno un sostanziale salto di qualità per il servizio metropolitano regionale grazie al potenziamento selettivo degli itinerari e alla specializzazione dei flussi di traffico all'interno del nodo. Gli interventi programmati permetteranno, con la costruzione di due nuovi binari fra Genova-Voltri e Genova-Brignole, di potenziare e riorganizzare l'offerta di traffico sia per la fascia costiera sia per la Val Polcevera, grazie alla separazione dei flussi dei treni metropolitani e regionali da quelli a lunga percorrenza e merci. In questo modo, con un orario cadenzato, potrà essere incrementata dal 50 al 100 per cento la frequenza dei convogli regionali all'interno dell'area urbana. Inoltre, potrà essere sensibilmente sviluppata e potenziata l'offerta per il trasporto merci, in particolare l'intermodalità verso la Pianura Padana e i valichi alpini. Il potenziamento infrastrutturale della linea Genova Voltri - Genova Brignole, articolato in quattro macro interventi, rientra tra i progetti prioritari e strategici pianificati e programmati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) per eliminare le strozzature della rete ferroviaria nei principali nodi urbani, i cosiddetti 'colli di bottiglia'. I lavori saranno completati, per fasi, entro il 2015. L'investimento complessivo è stato stimato in circa 622,4 milioni di euro. L'avviso di gara sarà pubblicato entro Ferragosto. L'avvio dei lavori è previsto per la Primavera 2009. I quattro macro-interventi previsti sono la nuova stazione di Genova Voltri, il prolungamento della "bretella di Voltri", la ristrutturazione dell'area di Genova Sampierdarena con un parziale rifacimento della stazione, il nuovo Prg ferroviario a Genova Brignole e nuovo collegamento diretto con Genova Principe Sotterranea. La nuova stazione di Voltri, un fabbricato stazione a ponte servito da un ampio parcheggio, che costituirà la "porta" a Ponente del nodo genovese. Genova Voltri, con 6 binari (due di "testa" per i treni metropolitani, 2 per i regionali e 2 per i convogli a lunga percorrenza), sarà stazione di interscambio ferro/ferro fra i treni metropolitani e regionali e quelli veloci. I convogli regionali percorreranno la linea costiera, sulla quale è prevista anche una nuova fermata in località Palmaro, mentre quelli veloci circoleranno sulla bretella a monte. Il prolungamento della "bretella di Voltri" e la ristrutturazione dell'area di Genova Sampierdarena (secondo macro-intervento) consentiranno il quadruplicamento dei binari tra Genova Voltri e Genova Principe: il nuovo tracciato della bretella (circa 3,5 chilometri, di cui 3 in galleria) si collegherà alla linea "Succursale" all'altezza del ponte sul fiume Polcevera. Nell'area del parco di Sampierdarena, invece, sarà eliminata l'interferenza con la linea dei "Giovani", costruendo uno "scavalco" per la separazione dei flussi di traffico. Nella stazione di Genova Sampierdarena (terzo intervento) saranno costruiti due nuovi binari di testa, dove faranno capolinea alcuni

metropolitani per il Nord. Inoltre, sono previsti interventi di adeguamento funzionale ai fabbricati di stazione, ai marciapiedi e ai sottopassaggi.

Sarà spostata anche la sottostazione elettrica (SSE), la centrale che fornisce energia al sistema di alimentazione dei treni. Infine, il progetto del nuovo Prg ferroviario a Genova Brignole e nuovo collegamento diretto con Genova Principe Sotterranea (il quarto macro-intervento), progetto prevede il "Sestuplicamento" dei binari fra Genova Piazza Principe e Genova Brignole e la ridefinizione dell'assetto dei binari, Piano regolatore generale (PRG) ferroviario, nella stazione di Genova Brignole. In particolare, saranno realizzati due nuovi binari in galleria, dedicati al servizio metropolitano e regionale, in prosecuzione delle attuali gallerie Colombo e San Tomaso, in uscita dalla stazione di Genova Principe Sotterranea. Vicino allo sbocco delle due gallerie - lato Genova Brignole - sarà costruito un nuovo parcheggio multipiano, con accesso da Via Montesano. Sul lato monte della stazione saranno realizzati due nuovi marciapiedi per i treni metropolitani.

I sottopassi di stazione saranno prolungati e arriveranno a Borgo Incrociati, in questo modo sarà più comodo e agevole l'interscambio ferro/ferro con la nuova metropolitana comunale. Inoltre, è previsto un nuovo accesso pedonale alla stazione dalla sponda sinistra del fiume Bisagno. Infine, vicino al fabbricato della stazione, lato Genova Piazza Principe, sarà costruito un edificio che ospiterà il nuovo sistema computerizzato multistazione, comandato a distanza dal Posto Centrale di Genova Teggia del Sistema di Comando e Controllo (SCC) della circolazione, che gestirà, in sicurezza, il traffico ferroviario nell'intero nodo genovese. Per quanto riguarda la variante di tracciato a Genova Sampierdarena, sono in corso i lavori. Il 27 maggio scorso, con la consegna dei lavori per la variante di tracciato della linea Genova-Ventimiglia, sono partiti i primi interventi per il potenziamento del nodo ferroviario genovese. Sul torrente Polcevera sarà costruito un nuovo ponte a doppio binario lungo 160 metri costituito da due campate metalliche ad arco. Sorgerà vicino alla linea attuale, lato mare, e consentirà l'eliminazione delle attuali limitazioni di velocità tra Sampierdarena e Sestri Ponente. Gli interventi, frutto di una convenzione tra il Ministero dei Trasporti, gli Enti territoriali, l'Anas e le Ferrovie, prevedono la riorganizzazione del traffico merci e passeggeri nel nodo e la sistemazione idrogeologica e viaria di lungomare Canepa nell'area di Sampierdarena. Al termine dei lavori, previsto entro tre anni, sarà rettificato il tracciato della linea 'sommersibile' utilizzata dai treni merci proveniente dal porto e potranno essere completate le strade lungo le due sponde del torrente. Il piano di lavoro prevede anche la demolizione del vecchio ponte e del viadotto di una linea merci dismessa.

Grazie alla nuova infrastruttura sostenuta da un solo pilone centrale, l'alveo del torrente avrà una maggiore portata idraulica. Nel frattempo, sono iniziati gli interventi propedeutici al rinnovo del viadotto ferroviario di Largo Jurse': entro agosto sarà deviata la rete gas che interferisce con la nuova opera e successivamente si procederà con le altre utenze telefoniche, idriche ed elettriche. A settembre partiranno i lavori per la costruzione del nuovo ponte, dotato di una struttura più alta per agevolare il traffico stradale.

Sarà costituito da due travate metalliche ad arco, lunghe 22.5 metri ciascuna ed appoggiate, a monte, su una nuova sella, al centro su un nuovo pilone posto in mezzo alla nuova rotatoria stradale e a mare sull'appoggio del ponte esistente. Sarà anche costruito un nuovo sottopasso pedonale in corrispondenza del nuovo appoggio di monte. Entro un anno, al termine dei lavori, il traffico stradale sarà più scorrevole grazie alla nuova rotatoria di Genova Sampierdarena tra Via Degola, Via Pacinotti e Via Pieragostini. L'importo complessivo degli interventi, cofinanziati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) e Anas, sarà di oltre 20 milioni di euro. In merito all'Aurelia Bis a Savona, il nuovo tracciato comprende: Nuova Aurelia - Viabilità di accesso all'hub di Savona - Interconnessione tra i caselli dell'Autostrada A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado Ligure - Variante alla SS 1 Aurelia nel tratto Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore.

L'opera, della lunghezza di circa 5 km, approvata dal CIPE il 3 agosto 2007, richiederà un investimento complessivo di quasi 240 mln di euro, dei quali poco più di 170 mln quale importo a base di gara e si svilupperà come variante all'attuale tracciato dell'Aurelia, molto congestionato. L'avviso di gara è stato pubblicato il 30 luglio scorso e il termine per la presentazione delle offerte scade l'8 settembre 2008. Il tracciato è costituito da uno svincolo iniziale su Corso Ricci, dopo l'attraversamento del torrente Letimbro in viadotto, si sviluppa in galleria fino alla zona di Miramare, dove è previsto un secondo svincolo.

Prosegue poi ancora, prevalentemente in sotterraneo, fino al torrente Sansobbia, dove sono previste due rotatorie di raccordo con la viabilità ordinaria, in sponda destra e sinistra del torrente. Per la realizzazione dell'opera, è stato pubblicato il bando di gara il 30 luglio; si prevedono le seguenti ulteriori fasi: conclusione della procedura di gara per appalto integrato entro aprile 2009; stipula del contratto e consegna lavori di progettazione entro giugno 2009; fine delle attività di progettazione entro novembre 2009; approvazione del progetto esecutivo e conseguente consegna dei lavori entro gennaio 2010; tempo di esecuzione dei lavori dalla consegna (1350 giorni) entro ottobre 2013.

Comune Pescara, oltre 9,5 mln per opere

30 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200807301313320507/200807301313320507.html>

Nove milioni e mezzo di euro dei fondi del Por Fesr (Piano operativo regionale dei fondi europei per lo sviluppo regionale) per realizzare a Pescara tre opere strategiche: il "Ponte nuovo" sul fiume Pescara, il raddoppio del ponte Villa Fabio e la rotonda di connessione alla Strada Pendolo e la realizzazione di una nuova strada in zona pineta, collegamento con i parcheggi di scambio a Pescara Sud. Il "Ponte nuovo" sorgerà nei pressi del ponte della ferrovia e condurrà direttamente alla Stazione Centrale, collegando le Aree di Risulta e il centro nevralgico della città, con l'asse attrezzato. Si tratta di una struttura ecocompatibile, sul pilone centrale, infatti, saranno presenti dei pannelli fotovoltaici che consentiranno di produrre energia per l'autoilluminazione.

Per quanto riguarda il raddoppio del ponte Villa Fabio e la rotonda di connessione alla Strada Pendolo, la struttura consentirà di smistare i mezzi che dalla strada Pendolo e dal ponte della Libertà devono immettersi sull'asse attrezzato. Consentirà inoltre di liberare dal traffico via Aterno e via del Circuito, agevolando la mobilità dell'intero quartiere di Pescara Porta Nuova.

La terza opera riguarda la zona della Pineta. Sarà realizzata un nuovo asse stradale a supporto dei parcheggi di scambio, consentendo l'accorpamento definitivo dei comparti rimasti tagliati in due da via della Bonifica. La strada sfocerà in una grande rotonda, di raccordo sia ai parcheggi di scambio, che alle altre arterie di scorrimento della zona. L'ultimo tratto di via della Bonifica, inoltre, diventerà un vero e proprio boulevard destinato a pedoni e frequentatori della più grande area verde della città.

Anas: positivo il secondo anno del Tavolo di confronto sulle infrastrutture

30 luglio

<http://www3.varesenews.it/lombardia/articolo.php?id=104453>

"Il bilancio di questo secondo anno di attività del Tavolo di confronto sulle infrastrutture lombarde è stato molto positivo. La cooperazione tra Governo, Anas, Regione e amministrazioni locali ha consentito di accelerare le progettazioni, di sbloccare i cantieri fermi e di portare a termine i lavori. Tra luglio 2007 e luglio 2008 sono stati attivati da Anas investimenti e completati interventi per oltre 950 milioni di euro (che salgono a circa 2 miliardi di euro se consideriamo il biennio luglio 2006-luglio 2008)".

È quanto ha affermato il Presidente dell'Anas Pietro Ciucci, illustrando il consuntivo delle attività svolte dall'Azienda, in occasione dell'incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli e il Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, per il secondo anno di attività del Tavolo di confronto sulle infrastrutture lombarde.

"Siamo fortemente impegnati – ha spiegato il Presidente Ciucci – al fine di ammodernare la rete di viabilità stradale e autostradale lombarda, migliorando i collegamenti diretti tra le principali città e potenziando l'accessibilità dei poli strategici dal punto di vista trasportistico, turistico ed economico, dall'aeroporto di Malpensa alla Valtellina fino al Polo Fieristico di Milano".

Il bilancio annuale dell'Anas per gli interventi sulla viabilità ordinaria

Tra luglio 2007 e luglio 2008 l'Anas ha attivato investimenti e completato interventi relativi alla viabilità ordinaria per oltre 950 milioni di euro:

- 203 milioni di euro per progetti approvati;
- 94 milioni di euro per gare avviate;
- 343 milioni di euro in aperture al traffico;
- 240 milioni di euro in nuovi cantieri;
- 71 milioni di euro per sbloccare alcuni cantieri.

In particolare l'Anas ha completato ed aperto al traffico la superstrada Malpensa-Boffalora, il lotto 1 del raccordo Seriate-Nembro-Gazzanica (galleria Montenegrone), la Variante di Menaggio e l'ultimo tratto della strada statale 617 Bronese (Bivio Vela), che sarà inaugurato il prossimo 31 luglio.

Tra i nuovi cantieri, il Presidente Ciucci ha citato i lavori di realizzazione della Monza-Cinisello Balsamo, avviati tra l'ottobre 2007 e il gennaio 2008, mentre tra i cantieri sbloccati ha fatto l'esempio dei lavori di adeguamento della strada statale 340 da Cima di Porlezza al confine di Stato, che sono in fase di aggiudicazione definitiva e partiranno entro il prossimo autunno.

I lavori attualmente in corso in Lombardia ammontano a circa 750 milioni di euro. Tra le opere più importanti in esecuzione figurano, oltre alla Monza-Cinisello Balsamo (il cui cantiere procede nel rispetto del cronoprogramma),

anche la Variante di Morbegno, il completamento del 1° lotto dell'asse interurbano di Bergamo, il completamento del 1° lotto dei lavori di ammodernamento della SP IV nel tratto da Vobarno a Sabbio Chiese.

Per quanto riguarda i lavori di ammodernamento del tratto della strada statale 42 "del Tonale e della Mendola" da Darfo a Edolo, l'Anas prevede di riavviare il cantiere entro il prossimo autunno.

A questi investimenti, si aggiungono interventi di manutenzione straordinaria per circa 40 milioni di euro nel biennio, tra cui l'importante progetto in fase di realizzazione di rifacimento della pavimentazione della strada statale 36 con tappeto di usura di tipo drenante.

Grande attenzione è prestata anche alla sicurezza nelle gallerie. Il 23 luglio scorso l'Anas ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento in project financing della concessione delle attività di progettazione e realizzazione degli interventi di riqualificazione, adeguamento e messa a norma degli impianti tecnologici installati all'interno delle gallerie della rete stradale lombarda di competenza Anas, per un importo di circa 235 milioni di euro.

I lavori di prossimo avvio ammontano invece a circa 350 milioni di euro. Tra i principali interventi in fase di avvio figurano il raccordo autostradale della Val Trompia (per il quale l'Anas è in attesa di conoscere le motivazioni della recente sentenza del Tar che ha annullato il bando di gara) e la Variante di Albano S. Alessandro e Trescore Balneario. Entro il 2008, infine, l'Anas conta di pubblicare la gara relativa ai lavori di realizzazione della Variante Arcisate-Bisuschio e a fine anno-inizio 2009 la gara relativa ai lavori della galleria Monte Pizzo della strada statale 36, successivamente al completamento da parte della Provincia di Como del progetto esecutivo per la realizzazione delle rampe di collegamento dello svincolo di Dervio, da completare prima dell'inizio dei lavori principali.

Il piano quinquennale dell'Anas 2007-2011

"Per la Lombardia, sul piano quinquennale di Anas 2007-2011 – ha ricordato il presidente Pietro Ciucci - residuano investimenti su fondi ordinari per un importo complessivo di circa 510 milioni di euro, che riguardano opere importanti tra le quali figurano il 1° lotto della Tangenziale Sud di Bergamo, la Variante di Casalpusterlengo, il Peduncolo di Veduggio e il 1° lotto della Variante di Dongio Gravedona Domaso. Inoltre sono in fase di avanzata progettazione interventi in Legge Obiettivo per l'accessibilità alla Malpensa e per il potenziamento della viabilità di adduzione in Valtellina per un importo complessivo di circa 700 milioni di euro. Si tratta del secondo stralcio della Variante di Morbegno, della Variante di Tirano, dei lavori di collegamento tra la strada statale 11 "Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano (Variante di Abbiategrasso Vigevano), e dei lavori di costruzione del collegamento tra Samarate e il confine con la Provincia di Novara".

Il bilancio annuale dell'Anas per il settore autostradale

La costituzione della Società Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), formata al 50% da Anas e al 50% da Infrastrutture Lombarde, che opera in qualità e con le prerogative del concedente, ha consentito di procedere celermente nella firma della convenzione unica (tra CAL e Società Pedemontana Lombarda SpA) per la realizzazione della Pedemontana Lombarda (avvio dei lavori previsto nel marzo 2010) e nella firma della convenzione per la realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano (avvio dei lavori previsto nel giugno 2009) e di avviare le procedure di gara per l'affidamento in project financing della nuova tangenziale esterna di Milano (aggiudicazione concessione prevista nel febbraio 2009, con inizio lavori nel dicembre 2010).

Nel corso di questi dodici mesi, di rilievo anche gli interventi effettuati sia da Anas che attraverso le concessionarie autostradali, in relazione alla rete autostradale della regione. Complessivamente sono in corso sulle autostrade lombarde 13 interventi di ammodernamento per investimenti complessivi pari a 450 milioni di euro. Nel corso del secondo semestre 2008 verranno consegnati ulteriori 7 interventi infrastrutturali, per ulteriori 286 milioni di euro di investimenti.

Tra le opere più significative portate a termine si ricordi il completamento della 4 corsia Bergamo-Milano.

Importante anche la sottoscrizione delle nuove convenzioni delle società concessionarie Autostrade per l'Italia, Brescia-Padova, Cisa, Satap e Centro Padane che sbloccano la realizzazione del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, la prosecuzione dell'ammodernamento dell'A4 per la tratta Novara-Milano e della TIBRE (Parma-Mantova) nonché l'avvio di ulteriori ed importanti opere connesse all'Expo 2015.

Campania: 1 mld fondi FESR per 357 progetti di qualità

25 luglio

[http://www.asca.it/moddeltregione.php?id=304508&img=&idregione=&nome=&articolo=CAMPANIA:%201%20MLD%20FONDI%20FESR%20PER%20357%20PROGETTI%20DI%20QUALITA'%20\(2\)](http://www.asca.it/moddeltregione.php?id=304508&img=&idregione=&nome=&articolo=CAMPANIA:%201%20MLD%20FONDI%20FESR%20PER%20357%20PROGETTI%20DI%20QUALITA'%20(2))

Nel provvedimento sul 'Parco Progetti', deliberato oggi dalla Giunta regionale della Campania, per un totale di un miliardo di euro a valere sui Fondi Por 2007/2013, sono previsti anche specifici progetti per il settore turistico. Bassolino spiega che sul Parco Progetti viene, dunque, investito circa il 15% delle risorse totali del Por 2007-2013, una strategia

che persegue due obiettivi: "recepire la domanda di interventi che viene dagli enti locali e delle istituzioni pubbliche presenti sul territorio (Comuni, Università, ecc.) ed organizzarla, nel contempo, rispetto alla strategia regionale, in modo da evitare la dispersione le risorse in una molteplicità di microinterventi". I 357 progetti sono stati selezionati fra 1700 elaborati dagli enti pubblici campani in base a due criteri "trasparenti e condivisi - sottolinea il governatore - la coerenza con la strategia complessiva del POR FESR 2007-2013 e la 'cantierabilità", ovvero l'essere esecutivi e appaltabili, quindi già in possesso di ogni autorizzazione necessaria alla realizzazione dei lavori.

L'investimento medio per progetto è di 2,7 milioni di euro, una media tre volte superiore a quella del POR 2000-2006. Entrando nel merito dei progetti, la Campania punta su cinque "priorità condivise con gli enti locali: ambiente, energia, infrastrutture per il sistema produttivo, innovazione e ricerca, sviluppo urbano e qualità della vita'.

All'ambiente viene destinato più di un quarto del totale: 278 milioni di euro per un totale di 109 progetti. (Di questi milioni 90 riguarderanno le risorse idriche, 90 la messa in sicurezza dei territori, 56 milioni la messa in sicurezza degli edifici pubblici esposti a rischi naturali; 15 milioni sono destinati ai parchi, 14 alla prevenzione dei rischi naturali. Per la competitività del sistema produttivo sono stati selezionati interventi per 162 milioni di euro con priorità sulla innovazione tecnologica ed il rafforzamento della ricerca e sviluppo (21 milioni di euro); il potenziamento delle infrastrutture industriali (141 milioni di euro). Sul settore energia vengono investiti circa 74 milioni di euro, per 40 progetti. Le risorse sono concentrate sul risparmio energetico soprattutto attraverso il rinnovamento dei sistemi di illuminazione pubblici - e sull'utilizzo di fonti rinnovabili con la realizzazione di impianti con centrali fotovoltaiche. Significativi gli investimenti sulle città medie e grandi per un totale di 255 milioni su 82 progetti che rientrano nei programmi integrati urbani (alcuni dei quali sono ancora in via di approvazione).

Mentre per incrementare la qualità della vita si investono 100 milioni di euro, per 48 progetti (infrastrutture necessarie a moderne politiche sociali per il tempo libero, le politiche giovanili e per la cultura.

Come le 'scuole aperte', il Villaggio Rom a Scampia, il Parco etologico 'pro-tetto' di Avellino - in cui ci saranno animali da compagnia e una fattoria con attività dedicate ai disabili - la realizzazione di un Asilo Nido per il Campus universitario di Fisciano, strutture per i lavoratori immigrati a Villa Literno).

Sul fronte del settore turistico, sono previsti interventi in aree strategiche. In particolare si tratta del sistema regionale dei trasporti (progetti per 11 milioni di euro, concentrati in particolare sui 3 porti integrati nella rete del Metrò del Mare di Minori, Marina di Camerota; Pollica-Acciaroli, in provincia di Salerno); la società dell'informazione (60 milioni per 35 progetti dedicati allo sviluppo di servizi di e-government).