

Quadro sono stati previsti meccanismi di “disimpegno automatico” delle risorse non impegnate, con un sensibile incremento delle performance da parte delle Pubbliche Amministrazioni titolari degli interventi.

Al fine di programmare un’allocazione efficiente delle risorse, è stata data inoltre attuazione ad un sistema di attività di supporto alla valutazione degli obiettivi di policy (ex ante, in itinere ed ex post) prevista dalla politica regionale comunitaria, che include attività di costruzione di dati e indicatori, attività di ricerca e attività di orientamento metodologico e sostegno alla qualità delle analisi e alla loro diffusione. Alle attività di indirizzo e supporto dei processi di valutazione è stata data negli ultimi anni una notevole importanza in quanto parte di un’azione più ampia e diretta a rafforzare la capacità di valutazione nelle amministrazioni.

L’insieme delle attività di sostegno e di indirizzo tecnico metodologico finalizzate a migliorare e valorizzare le attività di valutazione, che sono svolte da molti soggetti nell’ambito dei programmi dei fondi strutturali, è affidato al *Sistema nazionale di valutazione* (SNV), coordinato dal DPS - Unità di valutazione degli investimenti pubblici (UVAL), in collaborazione con le altre strutture nazionali di riferimento, nonché con i nuclei di valutazione (ex L. 144/1999). Parte dell’attività di indirizzo e supporto è realizzata attraverso la predisposizione di moduli di Linee guida per la valutazione - documenti di orientamento metodologico e di suggerimenti operativi per le attività di valutazione - redatti, nell’ambito del SNV, da gruppi di lavoro a composizione variabile a seconda dei temi di interesse e presentati e discussi nell’ambito del gruppo valutazione del Comitato di Sorveglianza del QCS. Al SNV è affidata altresì un’azione di monitoraggio attivo/apprezzamento dei processi e dei prodotti delle attività di valutazione dei Programmi Operativi Ob.1 2000-2006. Queste attività (cd. di valutazione di secondo livello) sono finalizzate ad apprezzare l’effettivo grado di comprensione e applicazione di criteri di qualità nei processi di valutazione, attraverso l’osservazione dei processi, dei prodotti e dei comportamenti. Gli esiti di tale attività sono documentati in Relazioni del SNV finalizzate alla restituzione ai diversi soggetti coinvolti (committenti, valutatori, responsabili della gestione delle ricerche, comitati di sorveglianza dei programmi) di spunti di riflessione sui progressi e le difficoltà delle attività di valutazione in corso e di suggerimenti per il suo miglioramento.

Per una più ampia liberalizzazione dei mercati sono già state avviate azioni tese all’apertura alla concorrenza di servizi alle persone e alle imprese. Strategico ad esempio il settore idrico nel Mezzogiorno, dove il 27 per cento delle famiglie segnala una irregolarità nell’erogazione dell’acqua.

A dieci anni dal varo della riforma del settore ai progressi nel percorso di riordino testimoniati dalla prosecuzione e dal completamento degli adempimenti istituzionali non hanno, ancora, fatto riscontro segnali di trasformazione di mercato di paragonabile vigore. Nella primavera dell'anno in corso il processo istituzionale poteva dirsi pressoché completato, con 88 Autorità d'Ambito Territoriali Ottimali insediate sulle 91 previste (tutti le 28 AATO del Mezzogiorno risultavano insediate); il servizio idrico integrato era stato affidato, tramite gara - in due soli casi - o con altre forme previste dalla normativa, ad un unico gestore in 42 casi (di cui 12 nel Mezzogiorno, e 29 nel Centro-Nord, valori pari a circa il 46 per cento del totale degli ATO previsti per ambedue le ripartizioni territoriali).

Tali esiti sembrano confermare lo scarso spessore del mercato dei servizi idrici in Italia e segnatamente nel Mezzogiorno. Vi concorre l'attuale configurazione della governance del settore, ancora caratterizzata da un ruolo pervasivo dell'operatore pubblico nella proprietà e talora nella gestione che confligge, in molte realtà locali, con l'esercizio delle funzioni d'indirizzo e di regolazione esercitate dalle Autorità d'Ambito su mandato degli stessi enti locali. Nella medesima direzione agisce l'insufficiente redditività offerta dai sistemi di tariffazione.

Per colmare il divario nelle dotazioni e livello dei servizi offerti fra Mezzogiorno e Centro-Nord è necessario pertanto favorire e incentivare il processo di concentrazione e aggregazione delle gestioni all'interno degli Ambiti territoriali ottimali oramai definiti e la ricerca di soluzioni per l'affidamento, adeguate al contesto in cui è offerto il servizio.

4. Le disponibilità finanziarie relative alle priorità 2 – 5

La gran parte dei fondi della politica regionale è destinata alla realizzazione di progetti infrastrutturali o di produzione di servizi per lo più concentrata su un numero limitato di medi e grandi progetti.

L'analisi riportata in questa sezione riguarda i soli investimenti pubblici, circa il 60 per cento delle assegnazioni. La spesa per incentivi, pur presente nel PICO soprattutto per finalità di sviluppo di settori specifici, non viene qui approfondita.

Per consentire una valutazione delle risorse di competenza a valere sui fondi aggiuntivi comunitari e nazionali, assegnati al 2005, sull'intero programma 2000-2008 per lo sviluppo delle aree sottoutilizzate, si è proceduto a una ricostruzione per priorità (secondo gli "Orientamenti integrati per la crescita e l'occupazione 2005-2008" e l'aggregazione contenuta nel PICO) delle risorse programmate per asse prioritario

all'interno del Quadro Comunitario di sostegno (QCS) 2000-2006 e similmente classificate negli Accordi di Programma Quadro. Il QCS è stato infatti articolato in sei assi prioritari: risorse naturali, risorse culturali, risorse umane, sistemi locali di sviluppo, città, reti e nodi di servizio che rispondono alla scelta strategica di far convergere a fini di sviluppo l'apporto specifico dei singoli settori di intervento.

La riclassificazione delle risorse per priorità del PICO offre un'indicazione dello sforzo finanziario della politica regionale. Alle priorità indicate per l'attuazione della strategia di Lisbona sono destinate il 30 per cento circa delle risorse aggiuntive nazionali riconducibili al Fondo Aree Sottoutilizzate e circa il 44 per cento delle risorse comunitarie comprensive del cofinanziamento nazionale finalizzate agli obiettivi 1, 2 e 3 dei fondi strutturali. Una parte cospicua delle risorse è destinata al Mezzogiorno.

L'impegno maggiore delle risorse aggiuntive nazionali è dedicato a infrastrutture e ambiente e formazione del capitale umano. Nel Mezzogiorno le risorse aggiuntive comunitarie per l'adeguamento delle infrastrutture superano quelle nazionali. Il FAS, invece, destina maggiori risorse alla ricerca e innovazione. Relativamente alle restanti priorità, la tabella evidenzia un peso più elevato assunto dai Fondi Strutturali.

Tavola f.7 - Risorse aggiuntive 2000-2008 nazionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) e comunitarie assegnate al 2005

PRIORITA'

ITALIA

Priorità	FAS		Fondi Strutturali
	Amm.ni Centrali	Regioni APQ	
milioni di euro medi annui			
Creare un'area economica altamente competitiva di libera iniziativa	29	0	0
Il rafforzamento della formazione del capitale umano	106	9	929
Favorire la ricerca e l'innovazione	344	45	433
Adeguare le infrastrutture materiali e immateriali	477	803	1.331
La tutela dell'ambiente	91	542	1.144
Totale	1.046	1.400	3.837

Centro Nord

Priorità	FAS		Fondi Strutturali
	Amm.ni Centrali	Regioni APQ	
milioni di euro medi annui			
Creare un'area economica altamente competitiva di libera iniziativa	4	0	0
Il rafforzamento della formazione del capitale umano	16	5	498
Favorire la ricerca e l'innovazione	52	9	49
Adeguare le infrastrutture materiali e immateriali	72	194	90
La tutela dell'ambiente	14	114	127
Totale	157	322	763

Mezzogiorno

Priorità	FAS		Fondi Strutturali
	Amm.ni Centrali	Regioni APQ	
milioni di euro medi annui			
Creare un'area economica altamente competitiva di libera iniziativa	25	0	0
Il rafforzamento della formazione del capitale umano	90	4	432
Favorire la ricerca e l'innovazione	292	36	384
Adeguare le infrastrutture materiali e immateriali	405	610	1.241
La tutela dell'ambiente	77	428	1.017
Totale	889	1.078	3.074

Fonte: Periodo 2000-2004 Relazione generale sulla situazione economica del Paese per il 2004; periodo 2005-2008 delibere CIPE n.17/2003, 83/2003, 20/2004, 35/2005

Note: i dati si riferiscono: per i Fondi Strutturali a risorse programmate 2000-2006 - Contributo pubblico; per il FAS Regioni al monitoraggio degli APQ giugno 2005; per il FAS Amministrazioni centrali alle assegnazioni in delibere Cipe con ripartizione territoriale stimata in 85% Mezzogiorno e 15% Centro Nord.

Per la priorità 1, le risorse comprendono assegnazioni al Ministero dell'Interno nell'ambito della sicurezza.

5. Schede descrittive di alcuni progetti infrastrutturali in corso relativi alle priorità 4 e 5

Le opere di grandi dimensioni, di cui si allegano alcune schede descrittive, sono caratterizzate da un'elevata intensità di capitale e si addensano in settori strategici per lo sviluppo e per il miglioramento del contesto economico e sociale delle aree. In particolare si presentano alcuni interventi nei settori viabilità, trasporti e idrico attinenti alle priorità di miglioramento delle infrastrutture e tutela dell'ambiente.

Ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria

Localizzazione:

Regioni: Campania e Calabria

Descrizione:

L'Autostrada Salerno-Reggio Calabria fu costruita negli anni Sessanta e Settanta: nonostante il rilevante piano di manutenzione messo in atto dall'ANAS in anni recenti, l'aumento del traffico e l'introduzione di stringenti vincoli normativi hanno reso l'arteria insufficiente e inadeguata. Si è quindi resa necessaria la predisposizione di un programma di interventi straordinari di ammodernamento, con una radicale razionalizzazione dell'arteria per il recupero della sicurezza e scorrevolezza della circolazione.

Su tutto il percorso sono stati previsti una corsia di emergenza e uno spartitraffico centrale di 4 metri, mentre nella tratta salernitana, in considerazione dei maggiori volumi di traffico, è stata prevista anche una terza corsia.

Si è quindi proceduto ad avviare prioritariamente l'ammodernamento delle aree più trafficate: area salernitana, area cosentina, area lametina, porto di Gioia Tauro, per poi estendere le lavorazioni alle aree circostanti.

Nel periodo 1997-2002 sono stati appaltati 32 lotti per una estesa di 198 chilometri, in parte ultimati ed in parte in corso di realizzazione.

Al fine di migliorare la rapidità e l'efficacia dell'esecuzione degli interventi, la legge n. 443 del 2001 (la cosiddetta "Legge Obiettivo", di delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive) ha introdotto la figura del "Contraente Generale", inteso quale realizzatore globale dell'opera. Tra la fine del 2002 e il 2004 sono stati affidati al Contraente Generale due maxilotti dell'autostrada Salerno-Reggio

Calabria per una lunghezza di 60 chilometri; un terzo maxilotto, di una lunghezza di 20 chilometri, è stato affidato nel febbraio 2005 e per un quarto, di circa 18 chilometri, è ormai prossima l'aggiudicazione del CIPE.

Nel mese di luglio u.s. è stata approvata la seconda manovra di accelerazione del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) che ha individuato due ulteriori lotti, per un totale di 10 chilometri, da finanziare entro l'anno per un valore di 450 milioni di euro.

Nei prossimi tre anni, quindi, saranno avviati cantieri per un totale finanziario di 3.360,46 milioni di euro.

Le tratte interessate da tali interventi risultano tra le più complesse dal punto di vista ingegneristico e richiedono, sia per la natura geomorfologica del territorio sia per esigenze di impatto ambientale, la realizzazione di 26 nuove gallerie e 48 nuovi viadotti. E' stato inoltre necessario allargare altre gallerie e viadotti: tra questi spicca il viadotto dello Sfalassà, soprastante l'abitato di Bagnara, caratterizzato dalla grande luce da 376 metri che lo rende una tra le più importanti opere del sistema viario italiano ed europeo.

Costo:

Il costo complessivo stimato per la realizzazione delle opere di adeguamento ed ammodernamento ammonta a 7.948,18 milioni di euro di cui 4.410,5 milioni di euro finanziati con Delibere CIPE su varie leggi di spesa (da ultimo Legge Obiettivo e Fondi FAS) e 444,8 milioni di euro finanziati con risorse del PON Trasporti e Fondi QCS 2000-2006.

Enti coinvolti:

Anas S.p.a

Servizio offerto:

La mancanza di una reale alternativa di percorso lungo tutta l'arteria, fa dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria un collegamento su cui si concentra il traffico commerciale e civile tra il Nord e il Sud del Paese.

Oltre a svolgere la funzione di grande arteria di collegamento, l'autostrada A3 assorbe anche gran parte del traffico locale: utilizzata anche per brevi spostamenti, l'autostrada consente il decongestionamento della viabilità secondaria, soprattutto nelle aree salernitana, cosentina e lametina. In base alle analisi effettuate sulle proiezioni al 2010 e al 2020 dei volumi di traffico effettivamente rilevati, è risultata economicamente ammissibile l'adozione di una terza corsia di marcia soltanto per l'area salernitana, percorsa da circa 30 mila veicoli/giorno.

Beneficiari:

Oltre alle correnti di traffico a lunga e a breve percorrenza, l'autostrada è caratterizzata dall'assorbimento, durante il periodo estivo, di una forte componente di traffico stagionale passeggeri, concentrata nei mesi di luglio e agosto. A beneficiare dell'ammodernamento saranno anche il trasporto merci, meno influenzato dal fattore stagionale e quindi di gran lunga più costante.

Fine dei lavori:

Le risorse finanziarie ad oggi assicurate permetteranno la realizzazione dei lavori previsti su circa il 70 per cento dell'intero tracciato entro l'anno 2009.

Sistema Metropolitano Campano

Localizzazione:

Regione: Campania

Descrizione:

Il progetto in esame si propone di realizzare una rete di trasporto su ferro in grado di fornire servizi finalizzati alla creazione di un modello di mobilità sostenibile.

Il raggiungimento di tale obiettivo avverrà attraverso la realizzazione di 170 km di nuove ferrovie, 83 nuove stazioni ferroviarie, 28 nuovi parcheggi e 21 nuovi nodi di interscambio.

Di tutti gli interventi previsti, 23 - classificati "invarianti", in esecuzione dal 06.10.1999 e costituenti "lotti funzionali" - sono stati inseriti nel P.O.R. Campania 2000-2006, Asse VI, Misura 6.1. (citato nel DPEF 2004-2007) e riguardano la rete ferroviaria regionale (Circumvesuviana, Alifana, Sepsa) e le linee metropolitane di Napoli e Salerno.

Tali interventi possono essere così classificati, avuto riguardo al Beneficiario Finale:

A. Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli s.r.l.:

1. elettrificazione della tratta ferroviaria Piedimonte Matese-S. Maria Capua Vetere;
2. allargamento Sottovia delle Fornaci in tenimento S. Maria Capua Vetere. 1° intervento funzionale;
3. viadotto alla progressiva km 0+276,161 di scavalco alla linea F.S. 2° intervento funzionale;
4. rinnovo armamento tratta km 11+700 e km. 27+156 e delle 8 stazioni della tratta. 1° intervento funzionale;
5. realizzazione armamento nuova sede ferroviaria per collegamento tronc. 2° intervento funzionale;
6. 1° e 2° intervento funzionale segnalamento e telecomunicazioni: impianto ACEI a Piedimonte Matese e S. Maria Capua Vetere;
7. tratta ferroviaria Secondigliano-Capodichino.

B. S.E.P.S.A. S.p.A.:

8. raddoppio tratta Dazio-Gerolomini con soppressione passaggio a livello Fabbri;
9. ristrutturazione vecchia galleria Vomero, 3° intervento funzionale;

- 10.raddoppio tratta Soccavo-Traiano;
 - 11.raddoppio della tratta Traiano-Pianura;
 - 12.attrezzaggio della nuova galleria Vomero;
 - 13.raddoppio della tratta Pisani-Quarto in variante di tracciato;
 - 14.costruzione della nuova galleria di Pozzuoli.
- C. Circumvesuviana s.r.l.:
- 15.raddoppio della tratta Napoli Bivio-Poggioreale;
 - 16.realizzazione della tratta a doppio binario S. Giorgio a Cremano-Volla;
 - 17.realizzazione della tratta a doppio binario Alfasud-Acerra;
 - 18.raddoppio della tratta Ponticelli-Cercola ed ampliamento deposito/officina Pon;
 - 19.realizzazione della tratta Torre Annunziata-Pompei.
- D. Comune di Napoli:
- 20.metropolitana di Napoli - linea 1 "tratta Dante-Garibaldi-Brin";
 - 21.metropolitana di Napoli - linea 1 "tratta Vanvitelli-Dante";
 - 22.metropolitana di Napoli - realizzazione della linea 6.
- E. Comune di Salerno:
- 23.metropolitana di Salerno - tratta Centro Storico-Stazione Centrale-Stadio Arechi.

Costo:

L'opera, di preminente interesse nazionale, ha un costo stimato complessivo di 5.604 milioni di euro, mentre il costo relativo ai 23 interventi "invarianti" attualmente in fase di realizzazione ammonta a 4.242 milioni di euro finanziati con risorse provenienti da diverse fonti, comunitarie, nazionali, regionali, in parte già disponibili ed in parte da reperire e/o già reperite a carico della Legge Obiettivo.

Enti coinvolti:

La Regione Campania è l'autorità di gestione, mentre i beneficiari finali sono stati così individuati:

- Comune di Napoli;
- Comune di Salerno;
- Circumvesuviana Srl;
- Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli Srl;

- S.E.P.S.A. SpA.

Servizio offerto:

La realizzazione della metropolitana regionale consentirà la definizione ed il dimensionamento di un sistema di servizi unitario per l'intera Regione, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio ed accessibile al territorio. Ciò consentirà di orientare verso il trasporto pubblico l'attuale ripartizione della mobilità, conseguendo così, da un lato, una considerevole diminuzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico e, dall'altro, un notevole risparmio sui tempi e sui costi dei viaggi.

Beneficiari:

Il completamento del sistema di metropolitana campano consentirà di ampliare del 36 per cento il bacino d'utenza attualmente servito con un incremento del traffico di 76 milioni di unità, passando dai 277,7 milioni di passeggeri del 2000 ai 353,7 milioni previsti a pieno regime.

Fine dei lavori:

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine dell'anno 2008.

Ammodernamento della Strada Statale 106 "Jonica"

Localizzazione:

Regione: Calabria; Province: Cosenza, Reggio Calabria, Catanzaro

Descrizione:

La strada statale 106 "Jonica" si sviluppa lungo la costa calabrese, lucana e pugliese, tra le città di Reggio Calabria e Taranto, su un tracciato di circa 480 chilometri. Inserita nel primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale, l'arteria esplica una fondamentale funzione di collegamento tra Nord e Sud e di connessione tra le principali direttrici trasversali locali. Due sono le linee operative identificate: da un lato, l'adeguamento della vecchia arteria ai nuovi volumi di traffico e la riduzione dell'elevato tasso di incidentalità (in media 36 morti all'anno); dall'altro, l'avvio di un vero e proprio ammodernamento, con la realizzazione di opere aventi caratteristiche di tipo autostradale. L'attività di adeguamento può dirsi ormai conclusa: entro l'anno 2005 verranno aperti al traffico i tratti di Roccella, Bova e Montegiordano, per un totale di circa 30 chilometri. Migliorata anche la funzionalità, grazie alla variante di Marina di Gioiosa e del raccordo di Montegiordano. Nel contempo sono state aggiudicate e consegnate le attività inerenti l'ammodernamento dei tratti Squillace-Simeri Crichi (23 Km), Palizzi-Caulonia (17 Km), Scanzano-Pisticci (20 Km) e alla variante di Palizzi (5 Km).

Costo:

Il costo complessivo degli interventi è di 1.697 milioni di euro, di cui circa 1.466 per gli interventi di ammodernamento. La copertura del fabbisogno finanziario è data da Fondi comunitari (592 milioni di euro) e da risorse aggiuntive nazionali del Fondo per le Aree Sottoutilizzate stanziato con Delibere CIPE (256 milioni di euro). La restante quota di 849 milioni di euro è distribuita tra la Regione Calabria e l'ANAS.

Enti coinvolti:

Anas S.p.a e Regione Calabria.

Servizio offerto:

Il complesso degli investimenti in corso di attuazione consentirà di spostare i traffici di lunga percorrenza e quelli commerciali sulla nuova sede stradale, migliorando la sicurezza e la velocità della circolazione e

riducendo notevolmente l'impatto ambientale e i costi di trasporto. La vecchia sede sarà utilizzata dal traffico locale.

Beneficiari:

I rilevamenti disponibili del traffico giornaliero medio indicano una costante crescita del numero dei veicoli, che dai circa 10 mila veicoli/giorno registrati a fine 2000 passerebbe a circa 22 mila veicoli/giorno a fine 2008, termine entro cui si dispiegherebbero gli effetti del primo ciclo di investimenti per l'ammodernamento della statale.

Fine dei lavori:

I lavori di adeguamento della vecchia strada statale saranno completati entro la fine del 2005, mentre i lavori di ammodernamento termineranno entro il 2008.

Linea ferroviaria Palermo-Messina - Raddoppio del tratto Patti-Messina

Localizzazione:

Regione: Sicilia; Provincia: Messina

Descrizione:

L'intervento consiste nella realizzazione del raddoppio del tratto Patti-Messina della linea ferroviaria PALERMO - MESSINA, articolato in tre tratte:

1. Messina - Villafranca Rometta;
2. Rometta - S.Filippo del Mela;
3. Terme Vigliatore - Patti.

Costo:

Il costo totale dell'intervento è di 659,70 milioni di euro finanziati da FS SpA - Contratto di Programma 1994-2000 (613,21 milioni di euro) e dalla Regione Sicilia - FESR QCS 1994/99 mis. 3.6. (45,79 milioni di euro).

Enti coinvolti:

RFI

Servizio offerto:

Con la realizzazione dei tratti di raddoppio Messina - Patti e Fiumetorto - Cefalù si consegnerà un incremento di potenzialità dei tratti afferenti i nodi di Palermo e Messina e, in relazione alla prevedibile domanda di traffico, l'offerta attuale di 120 treni/giorno per il Nodo di Palermo potrà essere incrementata a 160 treni/giorno e l'offerta attuale di 60 treni/giorno per il nodo di Messina potrà essere incrementata a 130 treni/giorno. Si consegnerà, altresì, una riduzione dei tempi di percorrenza di 40 minuti relativamente al traffico a lunga percorrenza e di 30 minuti per il traffico locale.

Inoltre, ci sarà un miglioramento degli standard di regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario, soprattutto per l'eliminazione di passaggi a livello esistenti sull'attuale linea.

Beneficiari:

I maggiori beneficiari dell'opera sono la popolazione e gli operatori economici delle province del nord - est della Sicilia.

Fine dei lavori:

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine dell'anno 2007.

**Lavori di costruzione della S.S. n°655 "BRADANICA"
(2° Tronco - 3° Lotto "Del Capo Posto" - 2° Stralcio: dalla S.S. n° 168
alla S.S. n° 169)**

Localizzazione:

Regione: Puglia; Provincia: Bari

Descrizione:

L'opera in esame fa parte del piano di ammodernamento dell'itinerario Bradanico che percorre la vecchia strada statale che da Taranto sale verso Candela per una lunghezza di circa 105 km. I lavori sono stati ripartiti in 4 Tronchi aventi 10 lotti. L'intervento finanziato dal CIPE è rappresentato dal tronco due, terzo lotto, secondo stralcio per un tratto di km 3+630, lungo la valle del torrente Basentello.

Costo:

Il costo del progetto ammonta a 11,03 milioni di euro finanziati con Delibera CIPE n.52 del 21.04.1999 per un importo complessivo di 12,91 milioni di euro. Il quadro finanziario dell'intervento registra un'economia di spesa di 4,65 milioni di euro risultante per 1,88 milioni di euro dalla differenza tra il finanziamento accordato e il costo del progetto e per 2,77 milioni di euro dal ribasso d'asta.

Enti coinvolti:

ANAS S.p.A. (Ente Attuatore) e Regione Basilicata (Amministrazione competente).

Servizio offerto:

Riduzione dei tempi di percorrenza nella direttrice Bradanica ed eliminazione della deviazione tra i Tronchi II e IV già in esercizio.

Beneficiari:

Sulla rete viaria Bradanica si riversa il traffico interregionale fra i numerosi comuni della Puglia e della Basilicata. Lo sviluppo del comparto agroalimentare e la crescita del settore industriale, evidenziata in particolare con l'insediamento dello stabilimento di Melfi e con la diffusione del polo del salotto, possono fruire dell'importante infrastruttura stradale.

Fine dei lavori:

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2005.

Depuratori Pugliesi

Localizzazione:

Regione Puglia

Accordo di Programma Quadro "Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche"

Stipulato in data 11.03.2003

Costo totale dell'accordo 1.033, 324 milioni di euro.

Descrizione:

L'accordo prevede un insieme di interventi che riguardano la riqualificazione delle reti idriche nell'intera regione, l'ammodernamento delle reti fognarie e degli impianti di sollevamento e l'adeguamento degli impianti di depurazione al D.Lgs. 152/99 nel territorio dell'intera regione.

Costo:

Il costo totale degli interventi previsti riguardanti la rete dei depuratori è di circa 107 milioni di euro finanziati da risorse statali per circa 23 milioni di euro, da risorse comunitarie (POR 2000-2006) per circa 46 milioni di euro, da risorse private per circa 38 milioni di euro.

Enti coinvolti:

L'Ente proponente e attuatore per gli impianti di depurazione è la Regione Puglia.

Servizio offerto:

Il piano degli interventi nel settore depurativo prevede la razionalizzazione del sistema depurativo e l'adeguamento al D.Lgs.152/99 del trattamento ed in particolare dei recapiti finali, attualmente sversanti in numerosi casi nel sottosuolo, nonché la realizzazione di nuovi collettori fognari che consentono di collegare le nuove reti fognarie ai depuratori esistenti e le reti esistenti agli impianti in via di realizzazione.

La definizione del livello di depurazione da conseguire è stata valutata caso per caso e adeguata in funzione delle indicazioni riportate nel citato "Piano Direttore".

Con gli interventi previsti dal Piano d'Ambito si mira a conseguire, oltre ad un significativo miglioramento della situazione ambientale, una