

LAVORI PUBBLICI

► SASSARI

Ammonta a 5,1 miliardi il costo complessivo delle infrastrutture strategiche della Sardegna, mentre servono 3,3 miliardi per quelle non prioritarie. Le disponibilità finanziarie arrivano però a circa 4,2 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a meno di un miliardo. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari all'82 per cento (99 per le opere prioritarie e del 72 per le non prioritarie). È quanto risulta dai dati contenuti nel rapporto «Le infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio 2018» predisposto dal Servizio studi, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e il Centro studi della Cna Sardegna.

Le opere prioritarie comprendono infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane e ciclovie urbane. Il 73 per cento del costo di tali interventi, pari a circa 1,3 miliardi, riguarda le strade; il 15 per cento le ferrovie (271 milioni); il restante 12 i sistemi urbani (214 milioni). Per otto delle nove opere strategiche occorrono circa 1,8 miliardi (il 55 per cento del costo totale): fanno parte delle 25 individuate con il Def 2015 e degli interventi prioritari dell'allegato al Def 2017 e includono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti. Per la nona infrastruttura prioritaria

Infrastrutture nell'isola: manca ancora un miliardo

Per le opere strategiche necessari 5,1 miliardi ma la disponibilità è inferiore
Porcu, Cna: ora una cabina di regia Regione-Anas per rilanciare gli investimenti



La Sassari-Olbia è tra le infrastrutture prioritarie

regionale, ovvero la rete ciclabile della Sardegna, che fa parte delle sette ciclovie prioritarie nazionali, non è stato considerato il costo per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione

dei dati. Successivamente il costo dei 46 itinerari ciclabili della Sardegna, dello sviluppo di circa 2mila chilometri, è stato stimato in circa 146 milioni. Nell'ambito dei nuovi interventi prioritari cresce il peso

» Ammontano a 3,3 miliardi i costi per gli interventi non prioritari
Tra questi alcuni lotti della Carlo Felice della Sassari-Alghero e della Olbia-Palau

dei sistemi urbani.

Ammonta invece a circa 3,3 miliardi di euro il costo delle opere non prioritarie, che comprendono strade, ferrovie, metropolitane, porti, elettrodotti e schemi idrici. Il 49 per cento del costo, pari a 1,6 miliardi, riguarda le strade; il 21 il collegamento Sapei (681 milioni); il 15 gli schemi idrici (479 milioni); il 9 i porti (297 milioni); il 5 le ferrovie (161 milioni); il 2 le metropolitane (62 milioni). Tra esse rientrano alcuni lotti, con uno stato

di avanzamento fisico e finanziario meno maturo rispetto alle opere prioritarie. Riguardano sia interventi sulle principali strade regionali (dalla Cagliari-Sassari alla Sassari-Alghero, dalla Olbia-Arzachena-Palau alla Cagliari-Tirso) che sui principali schemi idrici regionali (dal Tirso Flumendosa Sulcis Iglesiente al Basso Flumendosa Picocca, al Flumineddu Tirso).

Secondo il segretario regionale della Cna Francesco Porcu e il presidente di Cna Costruzioni Antonello Mascia ora occorre una «ripresa del confronto con il governo per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione-Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere». (*al.pi.*)

INDUSTRIA

Sider Alloys
i sindacati al Mise
«Ammortizzatori sociali a rischio»

► CAGLIARI

I ritardi legati all'autorizzazione per gli ammortizzatori sociali 2019 per i lavoratori ex Alcoa di Portovesme sono alla base della richiesta di incontro «urgente» presentata dai segretari nazionali dei metalmeccanici di Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil ai ministeri dello Sviluppo economico e del Lavoro.

Gli ammortizzatori sono scaduti il 31 dicembre 2018 e si è in attesa di un nuovo decreto interministeriale che, secondo indiscrezioni, sarebbe già all'attenzione dell'ufficio legislativo del ministero dell'Economia. Nel frattempo gli operai e i sindacati attendono ancora di capire quali saranno i tempi per il riavvio dello stabilimento sulcitano che produce alluminio primario e che oggi è di proprietà della Sider Alloys.

Il nodo principale riguarda il costo dell'energia. Il piano industriale che dovrà presentare l'azienda è, infatti, legato in massima parte al perfezionamento del contratto per la fornitura di energia elettrica ancora da sottoscrivere.

Garanzia Etica
Credito, Consulenza
e Garanzia

www.garanziaetica.it
NUMERO VERDE 800899200



CONFINDUSTRIA ICT, NUOVI VERTICI
Cesare Avenia (foto) eletto presidente della Federazione dell'Information & Communication Technology di Confindustria.



IL SUCCESSO DI LEVI'S IN BORSA
Levi's (nella foto il ceo Chip Bergh) torna a Wall Street e vende 36,7 milioni di azioni a 17 dollari l'una, per 623 milioni di dollari.

Garanzia Etica
Credito, Consulenza
e Garanzia

www.garanziaetica.it
NUMERO VERDE 800899200

Agricoltura. Il progetto sperimentale garantisce prodotti di qualità e prezzi adeguati

La catena di montaggio del grano

Filiera biologica dei cereali, risultati positivi dopo il primo anno di lavoro

Una filiera corta che guarda lontano grazie al biologico. È quella creata dal progetto sperimentale sulla produzione di cereali e legumi biologici realizzato dalla cooperativa S'Atra Sardinia, con il supporto di Copagri Sardegna e delle agenzie regionali Agris e Laore. Una collaborazione inedita che dopo un solo anno ha potuto tracciare un bilancio positivo oltre ogni più rosea aspettativa, con raccolti di qualità straordinaria e una redditività superiore a quella garantita dai mercati non biologici.

I protagonisti

Dieci le aziende inizialmente coinvolte in tutte le fasi della filiera: dalla coltivazione del grano alla sua trasformazione in pane o pasta, già venduti con successo in Italia e all'estero. «Qualità eccelsa delle materie prime e certificazione biologica hanno assicurato a tutti i protagonisti della filiera un ritorno economico superiore alle quotazioni del mercato», spiega Ignazio Cirronis, responsabile del progetto e presidente regionale di Copagri: «Le circa 100 tonnellate di grano prodotte dagli agricoltori sono stati infatti pagate 37 euro a quintale contro un prezzo medio per l'agricoltura convenzionale di 20 euro. Una differenza notevole che ha dimostrato come sia più remunerativo far parte di una filiera corta che può programmare costi e benefici e, non ultimo, produce cereali dalle caratteristiche organolettiche sorprendenti dalle quali possiamo ricavare pani e paste di livello superiore, richieste dai mercati nazionali e internazionali».

La filiera, assicurano i responsabili del progetto, è organizzata ed efficiente, e distribuisce reddito ed occupa-



COPAGRI
Il presidente regionale Ignazio Cirronis

zione grazie a una "catena di montaggio" ben oliata: il seme del grano (varietà karalis) è selezionato e prodotto da Agris, coltivato dai soci della coop S'Atra Sardinia e macinato nel mulino Secci di Senorbì. La semola viene trasformata dai pastifici Tanda e Spada di Thiesi o dal panificio Casti di Serramanna come pane fresco a lievitazione naturale, o come carasau dal forno Bataccone di Irgoli.

Le caratteristiche

Le analisi di laboratorio ese-

guitate sui grani hanno inoltre confermato proprietà invidiabili. Marco Dettori, agronomo di Agris, ha riscontrato nel grano biologico prodotto un elevato peso ettolitrico, un ottimo valore proteico e una presenza di glutine sopra la media. Complicati indici biochimici che in sintesi hanno descritto un prodotto dalla resa altissima quando macinato in farina e dalla buona tenuta in cottura quando trasformato in pasta e pane.

«In parallelo abbiamo avvia-

Le cifre

Scommessa azzeccata col mercato

Un progetto dalla parte dei produttori. Bruno Meloni, socio Copagri e coltivatore di grano, ne è convinto: questo tipo di filiera non prospera su speculazioni ma garantisce ampi margini di guadagno a tutti. I ricavi toccheranno infatti i 740 euro a ettaro (rispetto a costi di produzione di circa 550 euro), a cui però si aggiungono introiti per 400 euro dagli accordi di filiera e altri 280 per i premi per le coltivazioni biologiche. Non senza rischi però: il prezzo a quintale viene infatti contrattato con i produttori prima di capire come risponderà il mercato. Una scommessa per ora vinta sull'onda di un successo che sembra destinato a crescere negli anni. (L. m.)

RIPRODUZIONE RISERVATA

Il report della Cna

Opere strategiche, in Sardegna valgono 5,1 miliardi

Il costo totale delle infrastrutture che sono considerate strategiche e di interesse prioritario per la Sardegna sfiora i 5,1 miliardi di euro. Rispetto al valore complessivo rilevato a livello nazionale, pari a 317,1 miliardi, quello regionale rappresenta una quota pari al 2%.

I dati emergono dal report "Le infrastrutture strategiche e prioritarie di interesse della Sardegna", del Centro studi di Cna Sardegna, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione. Nello studio sono inquadrati costi, disponibilità, stato dell'arte, fabbisogno e stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche di interesse dell'Isola.

Secondo il segretario regionale della Cna, Francesco Porcu, e il presidente di Cna Costruzioni, Antonello Mascia, si deve attivare al più presto la «ripresa del confronto con il Governo, per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione-Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere».

Per quanto riguarda gli interventi prioritari, nell'indagine si mette in risalto un costo di circa 1,8 miliardi (il 55% del totale) per otto delle nove opere urgenti della Sardegna, che comprendono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti. Per la nona infrastruttura prioritaria regionale - la rete ciclabile della Sardegna - non è stato considerato il costo, per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione dei dati. (e. b.)



LO STUDIO
Francesco Porcu, segretario regionale della Cna

IL NUMERO

3,3

Miliardi

Il costo delle opere "non prioritarie", tra le quali ci sono interventi sulle principali strade regionali e sui principali schemi idrici

RIPRODUZIONE RISERVATA

RIPRODUZIONE RISERVATA

Opere pubbliche in Sardegna: ammonta a 5,1 miliardi il costo delle infrastrutture strategiche

- Di **Redazione Cagliari Online**

Il report della CNA



Ripresa del confronto con il Governo per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione – Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere”. E’ l’incipit con cui il segretario regionale della CNA **Francesco Porcu** e il presidente di Cna Costruzioni **Antonello Mascia** commentano il report “**Le infrastrutture strategiche e prioritarie di interesse della Sardegna**” predisposto dal Centro studi di Cna Sardegna, che fa il punto sullo stato dell’arte, costi, disponibilità, fabbisogno e stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche di interesse della nostra regione.

Ammonta a 5,1 miliardi il costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie¹ di interesse della Sardegna in base ai dati contenuti nel rapporto “Le infrastrutture strategiche e prioritarie – Programmazione e realizzazione – Dati al 31 maggio 2018” predisposto dal Servizio Studi, in collaborazione con l’Autorità nazionale anticorruzione e il Centro studi della Cna Sardegna.

Rispetto al costo complessivo nazionale, pari a 317,1 miliardi, il costo regionale rappresenta una quota pari al 2%, a fronte di quote dell’8% per superficie territoriale, del 3% per popolazione residente e del 4% in termini di investimenti in opere pubbliche, nella media degli ultimi 5 anni.

L’esame del livello di priorità degli interventi evidenzia un **costo di circa 1,8 miliardi (il 55% del costo totale) per otto delle nove opere prioritarie della Sardegna** (ovvero infrastrutture facenti parte delle 25 opere prioritarie individuate con il DEF 2015 e degli interventi prioritari invariati individuati con l’allegato al DEF 2017) che includono

interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti (ossia con contratto approvato o oggetto di accordi internazionali).

Per la nona infrastruttura prioritaria regionale, rappresentata dalla **rete ciclabile della Sardegna**, facente parte delle sette ciclovie prioritarie nazionali, non è stato considerato il costo per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione dei dati. Successivamente il costo dei 46 itinerari ciclabili della Sardegna, dello sviluppo di circa 2.000 km, previsti nell'aggiornamento di dicembre 2018 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna, predisposto da CIREM[1] con il coordinamento e la supervisione dell'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, è stato stimato in circa 146 milioni.

Ammonta invece a circa 3,3 miliardi il costo delle opere non prioritarie. Tra queste vi rientrano alcuni lotti, con uno stato di avanzamento fisico e finanziario meno maturo rispetto alle opere prioritarie, relativi a interventi sulle principali strade regionali (SS 131 Carlo Felice Cagliari-Sassari, SS 291 della Nurra Sassari-Alghero, nuova SS 125 tratta Olbia-Arzachena-Palau, SS 554 Cagliari-Tirso) e sui principali schemi idrici regionali (Tirso-Flumendosa-Sulcis-Iglesiente, Basso Flumendosa-Picocca e Flumineddu-Tirso).

Le disponibilità finanziarie

Rispetto al costo degli interventi programmati, **le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa 4,2 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a meno di 1 miliardo di euro.** Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari all'82% del costo. Tale percentuale è del 99% per le opere prioritarie e del 72% per le non prioritarie. L'84% delle disponibilità sono finanziamenti pubblici e il restante 16% finanziamenti privati. Questi ultimi sono rappresentati unicamente dalle risorse di Terna Spa per la realizzazione del collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua SAPEI, infrastruttura strategica in esercizio dal mese di novembre 2009.

Il sistema infrastrutturale

L'analisi per sistema infrastrutturale evidenzia una **netta prevalenza delle strade** sia in relazione alle opere prioritarie che a quelle non prioritarie.

Nell'ambito dei **nuovi interventi prioritari** cresce il peso dei sistemi urbani, rappresentati da interventi per l'estensione della Metropolitana leggera di Cagliari di competenza di Arst Spa, e per l'upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Cagliari (principalmente interventi per l'efficientamento e il potenziamento tecnologico per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Cagliari) di competenza di RFI Spa.

Le opere prioritarie comprendono infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane e ciclovie urbane. Il 73% del costo di tali interventi, pari a circa 1,3 miliardi, riguarda le strade; il 15% le ferrovie (271 milioni); il restante 12% i sistemi urbani (214 milioni). Per le ciclovie si ricorda che non è stato considerato il costo per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione dei dati.

Le opere non prioritarie invece comprendono strade, ferrovie, metropolitane, porti, elettrodotti e schemi idrici. Il 49% del costo, pari a 1,6 miliardi, riguarda le strade; il 21% il collegamento SAPEI (681 milioni); il 15% gli schemi idrici (479 milioni); il 9% i porti (297 milioni); il 5% le ferrovie (161 milioni); il 2% le metropolitane (62 milioni).

Lo stato di avanzamento dei lavori

L'analisi dello stato di avanzamento fisico^[2] al 31 dicembre 2018, delle infrastrutture strategiche e prioritarie della Sardegna programmate al 31 maggio 2018, tiene conto dello stato di avanzamento di 80 lotti (26 prioritari e i restanti 54 non prioritari), tra opere intere o parti di esse.

Le opere prioritarie presentano uno stato di avanzamento più maturo rispetto alle non prioritarie. In tale ambito, infatti, escludendo le opere ultimate, è maggiore sia l'incidenza dei lavori in corso (30,8% per le opere prioritarie e 14,4% per le non prioritarie) che quella dei lavori contrattualizzati ma non avviati (13,7% per le opere prioritarie e 6,2% per le non prioritarie). Al contrario per le opere non prioritarie risulta alta la quota della progettazione: 74,4% contro 55,6% delle opere prioritarie.

Le opere ultimate, del costo complessivo di circa 1,4 miliardi (il 27,6% del costo totale), rappresentano quote del 26,7% dei lotti prioritari, circa 480 milioni di euro, e il 28,2% di quelli non prioritari, circa 926 milioni. Tale categoria comprende: tra le opere prioritarie i lotti 1, 3, 7, 8, 9, 0 e l'adeguamento del Ponte Rio Padrongianus del Collegamento

stradale Sassari-Olbia; tra le opere non prioritarie il collegamento elettrico sottomarino SAPEI, il 1° e 2° lotto del collegamento Tirso e Flumendosa-Campidano, la fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari-Elmas, i lotti "svincolo Villasanta" e "variante abitato di Sanluri" nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento della SS 131 tra il km 23+885 ed il km 47+000, i lotti 2 e 3 del collegamento stradale Sassari-Alghero SS 291 della Nurra, la riqualificazione delle aree del lungomare interessate dalla costruzione dell'asse di scorrimento in galleria per il collegamento del porto di Olbia nonché due lotti relativi a interventi di adeguamento dei porti di Olbia e Porto Torres.

Riguardo allo stato di avanzamento delle opere prioritarie, per il Collegamento stradale Sassari-Olbia, articolato in 13 lotti (11 relativi al progetto iniziale e 2 al completamento) si rileva una maggiore incidenza dei lavori ultimati: 480 milioni su 1.109 milioni di costo totale, pari al 43%. I lotti in corso costano 329 milioni, pari al 30% del costo totale dell'opera. Fanno parte di questo gruppo i lotti 2, 4, 5 e 6 il cui avanzamento dei lavori risulta rallentato, tra l'altro, dal contenzioso in fase di affidamento e dalle difficoltà finanziarie delle imprese esecutrici. Attualmente la loro ultimazione è attesa nel biennio 2020-2021. Il restante 27% è rappresentato dal costo dei due lotti di completamento in fase di progettazione. L'intervento, che si inserisce al termine dell'ultimo lotto della Sassari-Olbia, in corrispondenza di Ploaghe, consiste nel miglioramento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura mediante l'adeguamento al tipo B del tratto della SS 131 dallo svincolo con la SS 729 all'abitato di Sassari ed ha un costo complessivo di 300 milioni di euro (74,6 milioni il lotto 1 e 225,4 milioni il lotto 2), interamente finanziato con le risorse del fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), nell'ambito della programmazione 2014-2020, assegnate dal CIPE agli interventi del Piano operativo infrastrutture. In base alle previsioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la realizzazione dei due lotti risulta programmata nel quadriennio 2020-2023 .

Riguardo allo stato di avanzamento fisico delle altre opere stradali prioritarie, risultano stipulati i contratti relativi al progetto "SS 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari – Svincoli e messa in sicurezza dal Km. 108 al Km. 209", del costo complessivo di circa 180 milioni di euro, articolato nelle seguenti tre tratte omogenee: 1° stralcio dal km 158+000 al km 162+700; 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000; 3° stralcio dal km 162+700 al km 209+500. Risulta invece in fase di progettazione l'intervento "Nuova SS 125/133 bis Olbia-Palau. Tratta Arzachena Nord-Palau – 1° stralcio" del costo di 25 milioni interamente finanziato con risorse del Fondo unico CdP ANAS.

Quanto allo stato di avanzamento dei quattro interventi prioritari del progetto Metropolitana leggera area vasta di Cagliari si rileva una maggiore incidenza della progettazione: 174 milioni su 205 milioni di costo totale, pari all'85%. Un altro 11%, 22,5 milioni, è rappresentato da lavori contrattualizzati (linea tranviaria Repubblica-Bonaria-Matteotti), con previsione di apertura dei cantieri nel 2019, e il restante 4% da lavori in corso (Linea tranviaria Repubblica-Gottardo – Raddoppio tratta Caracalla-Largo Gennari e realizzazione Centro Rimessa e Manutenzione). Si rileva una maggiore incidenza della progettazione anche riguardo ai quattro interventi sulla rete ferroviaria di competenza di RFI Spa. In questo ambito i due lotti in fase di progettazione rappresentano l'84% del costo. Si tratta dell'upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Cagliari e la velocizzazione della tratta Oristano-Chilivani della linea San Gavino-Sassari-Olbia, fasi prioritarie (Variante Bauladu, Variante Bonorva-Torralba) la cui realizzazione dei lavori è programmata tra il 2022 e il 2026. L'ultima opera prioritaria di interesse della Sardegna programmata al 31 maggio 2018 è la Ciclovia della Sardegna, uno dei sette percorsi ciclistici classificati prioritari e invariati nei DEF 2017 e 2018 e rientranti tra le 10 ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, il cui costo di realizzazione, in base all'analisi dei costi dei 46 itinerari ciclabili pianificati, dello sviluppo di circa 2.000 km, riportata nella relazione al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna, aggiornata a dicembre 2018, è stimato in circa 146 milioni. Riguardo ai tempi di realizzazione nel Piano si considera il decennio 2020-2030.

Infrastrutture nell'isola: manca ancora un miliardo

Per le opere strategiche necessari 5,1 miliardi ma la disponibilità è inferiore Porcu, Cna: ora una cabina di regia Regione-Anas per rilanciare gli investimenti

23 marzo 2019



SASSARI.

Ammonta a 5,1 miliardi il costo complessivo delle infrastrutture strategiche della Sardegna, mentre servono 3,3 miliardi per quelle non prioritarie. Le disponibilità finanziarie arrivano però a circa 4,2 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a meno di un miliardo. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari all'82 per cento (99 per le opere prioritarie e del 72 per le non prioritarie). È quanto risulta dai dati contenuti nel rapporto «Le infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio 2018»

prelavorato dal Servizio studi, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e il Centro studi della Cna Sardegna.

Le opere prioritarie comprendono infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane e ciclovie urbane. Il 73 per cento del costo di tali interventi, pari a circa 1,3 miliardi, riguarda le strade; il 15 per cento le ferrovie (271 milioni); il restante 12 i sistemi urbani (214 milioni). Per otto delle nove opere strategiche occorrono circa 1,8 miliardi (il 55 per cento del costo totale): fanno parte delle 25 individuate con il Def 2015 e degli interventi prioritari dell'allegato al Def 2017 e includono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti. Per la nona infrastruttura prioritaria regionale, ovvero la rete ciclabile della Sardegna, che fa parte delle sette ciclovie prioritarie nazionali, non è stato considerato il costo per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione dei dati. Successivamente il costo dei 46 itinerari ciclabili della Sardegna, dello sviluppo di circa 2mila chilometri, è stato stimato in circa 146 milioni. Nell'ambito dei nuovi interventi prioritari cresce il peso dei sistemi urbani.

Ammonta invece a circa 3,3 miliardi di euro il costo delle opere non prioritarie, che comprendono strade, ferrovie, metropolitane, porti, elettrodotti e schemi idrici. Il 49 per cento del costo, pari a 1,6 miliardi, riguarda le strade; il 21 il collegamento Sapei (681 milioni); il 15 gli schemi idrici (479 milioni); il 9 i porti (297 milioni); il 5 le ferrovie (161 milioni); il 2 le metropolitane (62 milioni). Tra esse rientrano alcuni lotti, con uno stato di avanzamento fisico e finanziario meno maturo rispetto alle opere prioritarie. Riguardano sia interventi sulle principali strade regionali (dalla Cagliari-Sassari alla Sassari-Alghero, dalla Olbia-Arzachena-Palau alla Cagliari-Tirso) che sui principali schemi idrici regionali (dal Tirso Flumendosa Sulcis Iglesiente al Basso Flumendosa Picozza, al Flumineddu Tirso).

Secondo il segretario regionale della Cna Francesco Porcu e il presidente di Cna Costruzioni Antonello Mascia ora occorre una «ripresa del confronto con il governo per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione-Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere». (*al.pi.*)

Ammonta a 5,1 miliardi il costo delle infrastrutture strategiche di interesse della Sardegna

22/03/2019



“Ripresa del confronto con il Governo per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione - Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere”. E’ l’incipit con cui il segretario regionale della Cna Francesco Porcu e il presidente di Cna Costruzioni Antonello Mascia commentano il report “Le infrastrutture strategiche e prioritarie di interesse della Sardegna” predisposto dal Centro studi di Cna Sardegna, che fa il punto sullo stato dell’arte, costi, disponibilità, fabbisogno e stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche di interesse della nostra regione. Ammonta a 5,1 miliardi il costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie[1] di interesse della Sardegna in base ai dati contenuti nel rapporto “Le infrastrutture strategiche e prioritarie – Programmazione e realizzazione – Dati al 31 maggio 2018”[2] predisposto dal Servizio Studi, in collaborazione con l’Autorità nazionale anticorruzione e il Centro studi della Cna Sardegna. Rispetto al costo complessivo nazionale, pari a 317,1 miliardi, il costo regionale rappresenta una quota pari al 2%, a fronte di quote dell’8% per superficie territoriale, del 3% per popolazione residente e del 4% in termini di investimenti in opere pubbliche, nella media degli ultimi 5 anni.

Interventi inseriti nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014, a partire dalla cosiddetta “legge obiettivo” (legge n. 443 del 2001), nonché le opere prioritarie individuate dagli allegati ai documenti di economia e finanza (DEF) del 2015 e del 2017. Il Rapporto è stato presentato alla VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati nel mese di ottobre 2018 ed è stato realizzato dal Servizio Studi della Camera dei deputati in collaborazione con l’Istituto di ricerca CRESME. L’esame del livello di priorità degli interventi evidenzia un costo di circa 1,8 miliardi (il 55% del costo totale) per otto delle nove opere prioritarie della Sardegna (ovvero infrastrutture facenti parte delle 25 opere prioritarie individuate con il DEF 2015 e degli interventi prioritari invariati individuati con l’allegato al DEF 2017) che includono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti (ossia con contratto approvato o oggetto di accordi internazionali).

Per la nona infrastruttura prioritaria regionale, rappresentata dalla rete ciclabile della Sardegna, facente parte delle sette ciclovie prioritarie nazionali, non è stato considerato il costo per il limitato avanzamento progettuale al momento della rilevazione dei dati. Successivamente il costo dei 46 itinerari ciclabili della Sardegna, dello sviluppo di circa 2.000 km, previsti nell’aggiornamento di dicembre 2018 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna, predisposto da CIREM[1] con il coordinamento e la supervisione dell’Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, è stato stimato in circa 146 milioni. Ammonta invece a circa 3,3 miliardi il costo delle opere non prioritarie. Tra queste vi rientrano alcuni lotti, con uno stato di avanzamento fisico e finanziario meno maturo rispetto alle opere prioritarie, relativi a interventi sulle principali strade regionali (SS 131 Carlo Felice Cagliari-Sassari, SS 291 della Nurra Sassari-Alghero, nuova SS 125 tratta Olbia-Arzachena-Palau, SS 554 Cagliari-Tirso) e sui principali schemi idrici regionali (Tirso-Flumendosa-Sulcis-Iglesiente, Basso Flumendosa-Picocca e Flumineddu-Tirso).

Opere prioritarie, 4mld su 5 necessari

Cna, ne servono altri 3,3 mld per quelle secondarie



© ANSA

Redazione ANSACAGLIARI22 marzo 2019

Ammonta a 5,1 miliardi il costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie di interesse della Sardegna in base ai dati contenuti nel rapporto "Le infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 maggio 2018" predisposto dal Servizio Studi, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e il Centro studi della Cna Sardegna. Servono, invece, circa 3,3 miliardi per quelle non prioritarie. Le disponibilità finanziarie arrivano, però, a circa 4,2 miliardi di euro, mentre il fabbisogno residuo ammonta a meno di 1 miliardo di euro. Le risorse disponibili consentono quindi una copertura finanziaria pari all'82% (99% per le opere prioritarie e del 72% per le non prioritarie).

Per otto delle nove opere prioritarie occorrono circa 1,8 miliardi (il 55% del costo totale): fanno parte delle 25 individuate con il DEF 2015 e degli interventi prioritari dell'allegato al DEF 2017 e che includono interventi in corso, approvati e finanziati e con obbligazioni giuridicamente vincolanti. Tra le opere non prioritarie rientrano alcuni lotti, con uno stato di avanzamento fisico e finanziario meno maturo rispetto alle opere prioritarie, relativi a interventi sulle principali strade regionali (SS 131 Carlo Felice Cagliari-Sassari, SS 291 della Nurra Sassari-Alghero, nuova SS 125 tratta Olbia-Arzachena-Palau, SS 554 Cagliari-Tirso) e sui principali schemi idrici regionali (Tirso-Flumendosa-Sulcis-Iglesiente, Basso Flumendosa-Picocca e Flumineddu-Tirso).

Secondo il segretario regionale della Cna Francesco Porcu e il presidente di Cna Costruzioni Antonello Mascia ora occorre una "ripresa del confronto con il Governo per rilanciare e accelerare il processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale isolano e per esigere il rispetto degli impegni assunti e da subito la costituzione di una cabina di regia Regione - Anas per rilanciare gli investimenti e accelerare la realizzazione delle opere".