REGIONE LIGURIA

PROGRAMMA ATTUATIVO REGIONALE (PAR) FAS

2007-2013

28/10/2008

INDICE

Premessa _____ *1*

1. Stato di attuazione degli interventi finanziati con il FAS nel periodo 2000-2006 _____ *2*

1.1. Bilancio dei risultati _____ **9**

2. Strategia e linee di azione della programmazione FAS 2007-2013 _____ *11*

2.1 A. Competitività del sistema economico _____ **13**

Linea di Azione – Ricerca e innovazione _____ **13**

Progetto 1. Insediamento della facoltà di Ingegneria nell'ambito del Polo tecnologico in località Erzelli (GE) _____ 14

Progetto 2. Distretto ligure per le tecnologie marine nell'area della Spezia _____ 16

Progetto 3. Poli universitari decentrati _____ 17

Progetto 4. Programma triennale per la ricerca e l'innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia _____ 20

Linea di Azione – Accessibilità e mobilità sostenibile _____ **24**

Progetto 1. Terzo lotto dell'Aurelia bis della Spezia: viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia _____ 26

Progetto 2. Tunnel stradale della Val Fontanabuona _____ 27

Progetto 3. Fondo per la progettazione _____ 29

Progetto 4. Progetti strategici locali per il miglioramento della viabilità provinciale _____ 31

Progetto 5. Linea Metropolitana di Genova: completamento lavori tratta De Ferrari – Brignole _____ 36

Progetto 6. Costituzione di un fondo per la diffusione della mobilità sostenibile _____ 37

2.2 B. Competitività del sistema ambiente e territorio _____ **38**

Linea di Azione – Miglioramento della qualità ambientale e territoriale _____ **38**

Progetto 1. Area ex ENEL La Spezia, Loc. Pianazze _____ 40

Progetto 2. Area Ex Cermet – Comune di Arcola (SP) _____ 41

Progetto 3. Piana di Seriallo – Leivi (GE) _____ 42

Progetto 4. Area Località Pertite – Millesimo (SV) _____ 43

Progetto 5. Area Ex Acna di Cengio (SV) _____ 44

Linea di Azione - Miglioramento della qualità ambientale e territoriale _____ **48**

A. Progetti strategici regionali _____ 49

Progetto 1. Riqualificazione dell'abitato del Comune di Arcola _____ 50

Progetto 2. Regimazione idraulica del tratto terminale del Fiume Entella _____ 51

Progetto 3. Regimazione idraulica del tratto terminale del torrente Nervia, riassetto del nodo viario e valorizzazione dei percorsi ciclabili e pedonali _____ 52

Progetto 4. Riconversione dei parchi ferroviari dei Comuni di Busalla e Ronco Scrivia _____ 53

Progetto 5. Completamento dell'infrastrutturazione viaria principale del territorio della media valle del torrente Polcevera _____ 54

Progetto 6. Riconversione delle aree e immobili dello stabilimento Piaggio Aero Industries a Finale Ligure 55
B. Programmi strategici regionali 56

Linea di Azione – Tutela e valorizzazione delle Risorse ambientali e culturali 57
Progetto 1. Grandi schemi fognari e/o impianti di depurazione 59
Progetto 2. Interventi per la riduzione della produzione di rifiuti, dello smaltimento in discarica e valorizzazione delle frazioni recuperabili 61
Progetto 3. Progetto integrato Sistema regionale dei parchi e dell'Alta Via dei Monti Liguri 63
Progetto 4. Completamento della rete ciclabile ligure e sua valorizzazione e promozione per l'inserimento nella rete ciclabile nazionale ed europea 65
Progetto 5. Parco costiero del Ponente Ligure 66
Progetto 6. Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale 68
Progetto 7. Impianto funiviario di accesso al Parco Nazionale delle Cinque Terre 71
Progetto 8. Infrastrutture turistiche per la valorizzazione dei comprensori sciistici di S. Stefano d'Aveto (GE) e Monesi - Triora (IM) 72

2.3 C. Sviluppo del capitale umano 73

Linea di Azione - Modernizzazione dei sistemi di istruzione e formazione e crescita dell'occupazione 73
Progetto 1. Alta formazione professionale – Istituzione degli Istituti Tecnici Superiori 73
Progetto 2. Scuola regionale per la pubblica amministrazione 76
Progetto 3. Nuove strutture scolastiche 77

2.4 D. Migliorare la capacità di governance 79

Linea di Azione – Rafforzamento della PA 79

3. Azioni Cardine 80
PRIORITA' 2. "Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività 80
PRIORITA' 5. Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo 81
PRIORITA' 3. Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo 81
PRIORITA' 8. Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani 81
PRIORITA' 3. Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo 81
PRIORITA' 6. Reti e collegamenti per la mobilità 82

Risorse disponibili 83

4. Gli indicatori per il monitoraggio degli obiettivi 86

5. Piano finanziario complessivo 90

6. Modalità di attuazione e controllo 93

Allegati:

Parte Seconda: Allegati Tecnici

Parte Terza: Valutazione Ambientale Strategica

Premessa

Il presente documento costituisce il riferimento operativo per il programma FAS ed è stato elaborato coerentemente con il DUP della Regione Liguria e, di conseguenza, con i corrispondenti documenti di riferimento (QSN, DSR,[1] Deliberazione CIPE n° 166 del 21/12/2007 di attuazione del QSN 2007 - 2013, nonché i POR oggetto di Decisioni della Commissione).

La Regione Liguria ha deciso di utilizzare lo stanziamento di 342,064 M€ di cui alla delibera CIPE per rafforzare la strategia delineata nei POR Competitività e Occupazione, con particolare riguardo alle dotazioni infrastrutturali pensate a rafforzamento tematico o territoriale delle azioni in essi definite.

Le risorse FAS sono destinate ad interventi addizionali rispetto a quelli previsti dalle ordinarie fonti di finanziamento regionali, non possono pertanto sostituirsi alle risorse ordinarie.

Per quanto riguarda gli interventi da realizzare sono state distinte diverse tipologie:

- Progetti strategici regionali che danno attuazione a linee programmatiche e di pianificazione territoriale già definite e/o ad Accordi di Programma già condivisi con il territorio regionale: tali progetti sono puntualmente individuati e descritti (Progetti Liguria);
- Programmi strategici regionali – quali ad es. le "piattaforme" identificate nel Piano triennale della ricerca – per i quali vengono identificati i diversi filoni progettuali da sviluppare in fase attuativa o i programmi per la depurazione, i rifiuti, la cultura;
- Progetti strategici locali, già puntualmente definiti attraverso una regia regionale;
- Programmi di interesse locale, per i quali vengono indicati i criteri di ammissibilità e di selezione: questi ultimi verranno successivamente puntualmente definiti nei bandi (es. fondo per la mobilità sostenibile).

[1] Frutto di un'ampia attività di partenariato e concertazione.

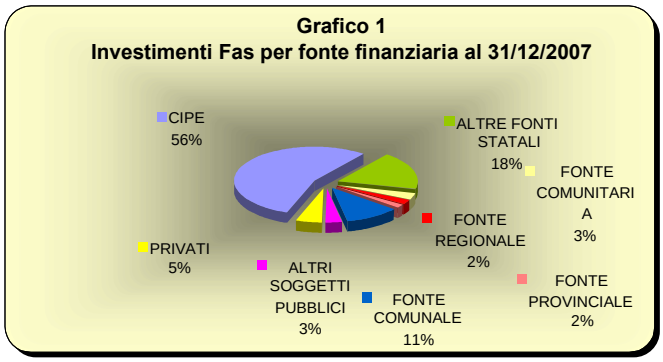
1. Stato di attuazione degli interventi finanziati con il FAS nel periodo 2000-2006

La Legge n. 208 del 30 giugno 1998 ha previsto il rifinanziamento da parte dello Stato degli interventi per le aree sottoutilizzate; tale iniziativa si è concretizzata ogni anno con la legge finanziaria che stabiliva l'ammontare delle risorse disponibili e i criteri di assegnazione, rimandando le disposizioni attuative ad apposite delibere CIPE emanate ogni anno.

Al 31 dicembre 2007 le risorse complessive FAS assegnate alla Regione Liguria, ammontavano a 359,703 M€ e hanno permesso di sottoscrivere 46[2] APQ in cui sono stati inseriti 576 progetti, cofinanziati con ulteriori risorse pari a € 293.182.851,38, di cui il 40,4% statali, il 5,1% regionali, il 25% comunali, il 3,6% provinciali, il 7% comunitarie, il 7,1% di altri soggetti pubblici e infine l'11,8% risorse private.

Al 31 dicembre 2007 gli interventi attivi sono 545[3] di cui il 29,8% risulta essere concluso e solo il 3,3% sospeso.

Gli investimenti attivati comprendono i progetti finanziati con le risorse FAS nell'ambito di Accordi di Programma Quadro, gli interventi infrastrutturali cofinanziati dal FAS e ricompresi nei Patti territoriali agricoli gestiti dalle Province di Imperia e La Spezia (APQ "Azioni di sviluppo locale – Infrastrutture Patti territoriali", firmata il 22 maggio 2003), nonché l'Accordo di programma quadro 2001/2003 per le aree protette, finanziato con fondi del Ministero dell'Ambiente. Nel grafico si riporta il riparto delle diverse fonti di copertura finanziaria degli interventi attivati, tra le quali le risorse FAS pesano per il 56%.

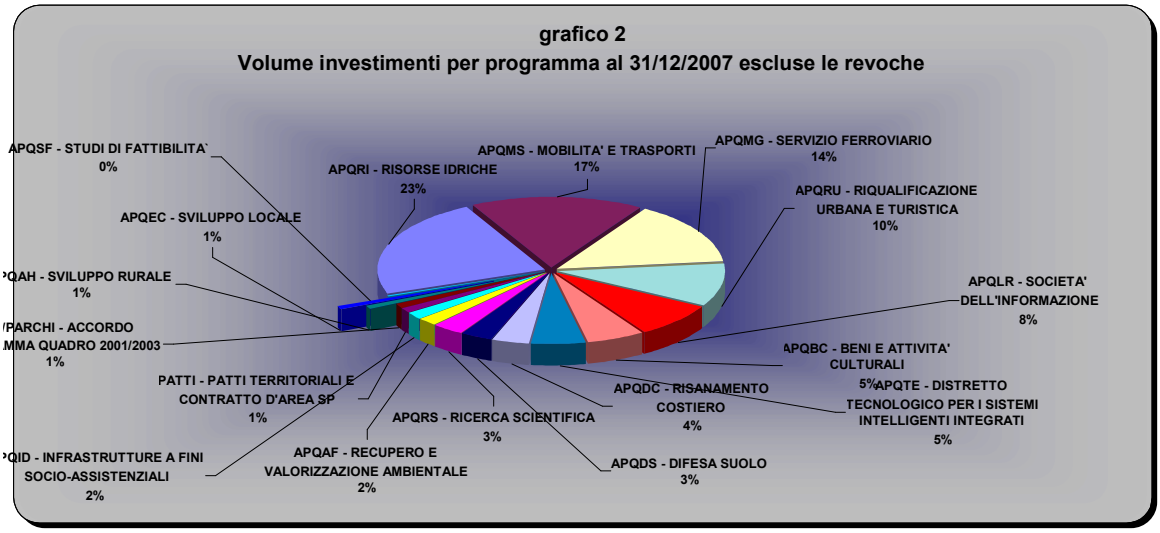


Il grafico di seguito riportato evidenzia il peso percentuale dei diversi APQ in termini di investimenti attivati, dei quali i più rilevanti risultano quelli relativi al comparto dei trasporti, che assorbono il 31% degli investimenti complessivi, e al comparto del ciclo idrico – acque reflue e depurazione, acquedotti – che assorbe il 23%.

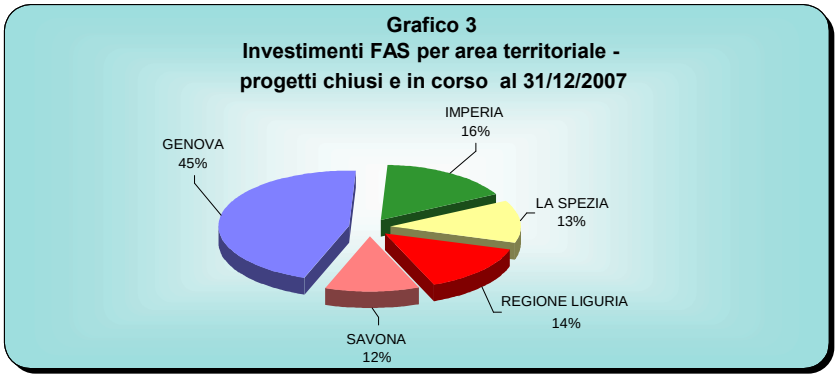
---

[2] Ad oggi oltre agli APQ già sottoscritti al 31/12/2007 occorre menzionare l'APQ " Giovani Protagonisti" sottoscritto l'11 aprile 2008 che prevede ulteriori 26 interventi finanziati con risorse pari a € 11.105.600,00 (di cui € 5.400.000,00 provenienti dalla legge finanziaria 296/06).

[3] Questo valore risulta essere inferiore al numero totale degli interventi che ammonta a 576 perché non comprende 31 interventi formalizzati nella seconda parte del 2007, finanziati con la Delibera CIPE 3/06, per i quali non sono ancora stati assunti impegni contabili



A livello provinciale gli investimenti sono localizzati per il 45% nella Provincia di Genova, seguita da Imperia con il 16%, La Spezia con il 13% e infine Savona con il 12%. Gli interventi a valenza regionale (con ricadute su tutto il territorio regionale) rappresentano il 14% del totale e riguardano progettazioni in campo ambientale, ICT nelle sue varie accezioni, acquisto di locomotori per il trasporto ferroviario locale e ricerca scientifica.

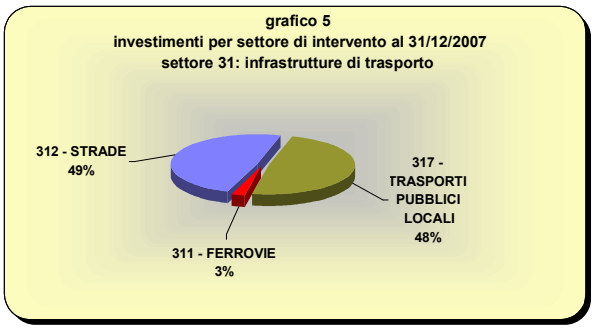


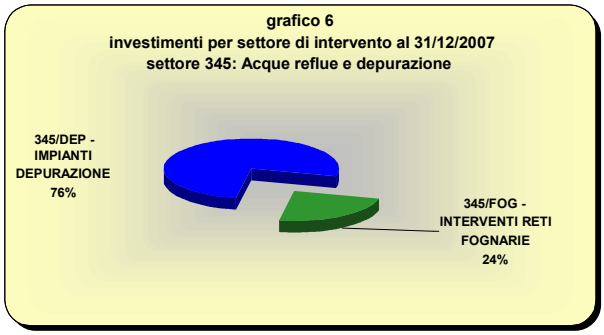
I grafici seguenti – articolati su analisi settoriali - riportano lo stato degli investimenti a livello di macroarea, con alcune specifiche disaggregazioni riferite a quelle più significative: le infrastrutture di trasporto, seguite dalle infrastrutture ambientali e le azioni diversificate di riassetto e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale del territorio, ICT e ricerca. Il sistema informativo regionale per il monitoraggio degli investimenti (SIRGIL) utilizza i codici di settore di cui al Reg. CE 438/2000, pertanto a livello di macroarea nel settore 41 "Assistenza tecnica e azioni innovative" compaiono tutte le progettazione e/o studi di fattibilità, che per la nostra Regione sono stati in particolare focalizzati sulle tematiche ambientali. Risulta particolarmente importante lo studio di fattibilità per la riconversione produttiva delle aree dell'Acciaieria di Cornigliano, che ha permesso di identificare e strutturare un percorso complesso di bonifica e riassetto – tuttora in corso – che vede un investimento complessivo superiore a 200 M€.

Nel settore 16 “Aiuti alle PMI” convergono invece interventi a carattere infrastrutturale per servizi comuni alle imprese, quali gli incubatori.

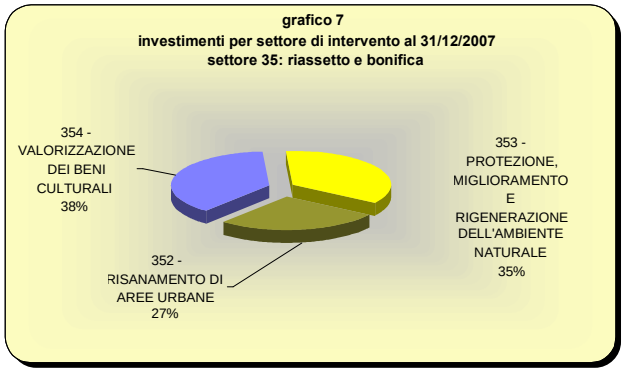
Nel comparto dei trasporti si evidenzia pertanto il peso preponderante delle infrastrutture viarie, che nel passato ciclo di programmazione hanno interessato in particolare il collegamento tra costa e entroterra, nonché processi di riqualificazione di centri storici minori che sono stati alleggeriti dai flussi di traffico grazie a parcheggi propedeutici, alla loro pedonalizzazione o al potenziamento di assi viari esterni all’abitato.

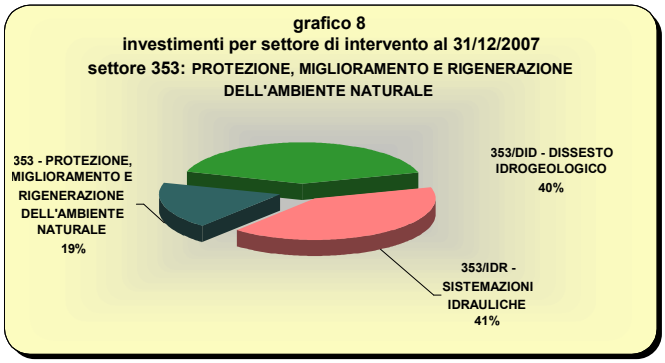
Per il comparto del ciclo idrico le risorse sono state utilizzate per potenziare gli impianti di depurazione, particolarmente importanti in una Regione dove il turismo, soprattutto balneare, rappresenta una componente fondamentale del PIL regionale (12%).



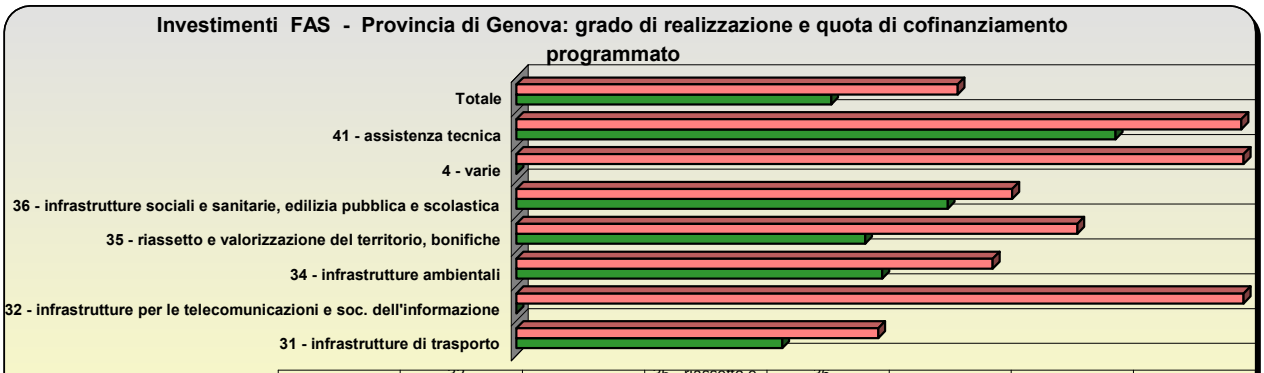


Infine gli interventi di riassetto e bonifica del territorio registrano una cospicua allocazione di risorse dedicate alla prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico e alle sistemazioni idrauliche, nonchè alla valorizzazione dell’ambiente (graf. 8), declinata nelle sue diverse accezioni: patrimonio naturale e culturale, parchi e riqualificazione urbana, che hanno pesi sostanzialmente equivalenti. A tal proposito, una serie di progetti ha registrato una buona integrazione, almeno a livello comunale, tra le diverse tipologie.





La stessa analisi per macroaerea è stata effettuata a livello provinciale evidenziando un diverso grado di realizzazione a livello provinciale: Savona 61%, Imperia 53%, Genova 43%, e La Spezia 41%.

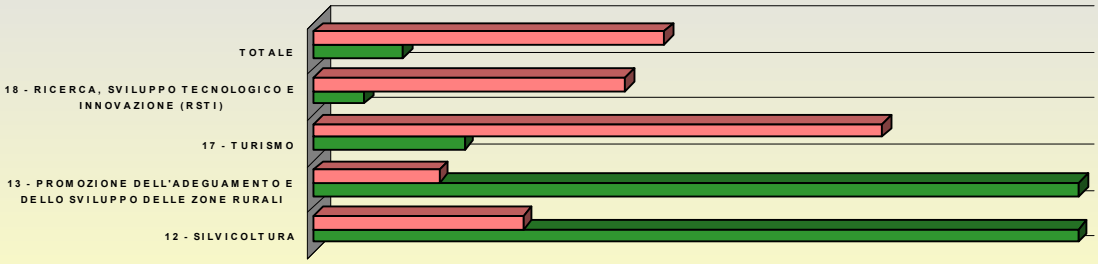


	31 - infrastrutture di trasporto	32 - infrastrutture per le telecomunicazio	34 - infrastrutture ambientali	35 - riassetto e valorizzazione del territorio, bonifiche	36 - infrastrutture sociali e sanitarie, edilizia	4 - varie	41 - assistenza tecnica	Totale
cofin.to con risorse da bil regionale	50%	100%	65%	77%	68%	100%	100%	61%
grado realizzazione inv.ti	37%	0%	50%	48%	59%	0%	82%	43%

Nell'area provinciale di Genova gli investimenti infrastrutturali attivati per il settore produttivo[4] e agricolo hanno un grado di realizzazione degli investimenti del 12%. Si evidenziano, nel grafico seguente, gli indicatori relativi alle macroaree interessate.

[4] Comprendendo in essi sia investimenti infrastrutturali, coperti con risorse FAS, sia inteventi a carico di altri soggetti, tra i quali i privati (in particolare per quanto riguarda l'APQ "Distretto Sistemi Intelligenti"

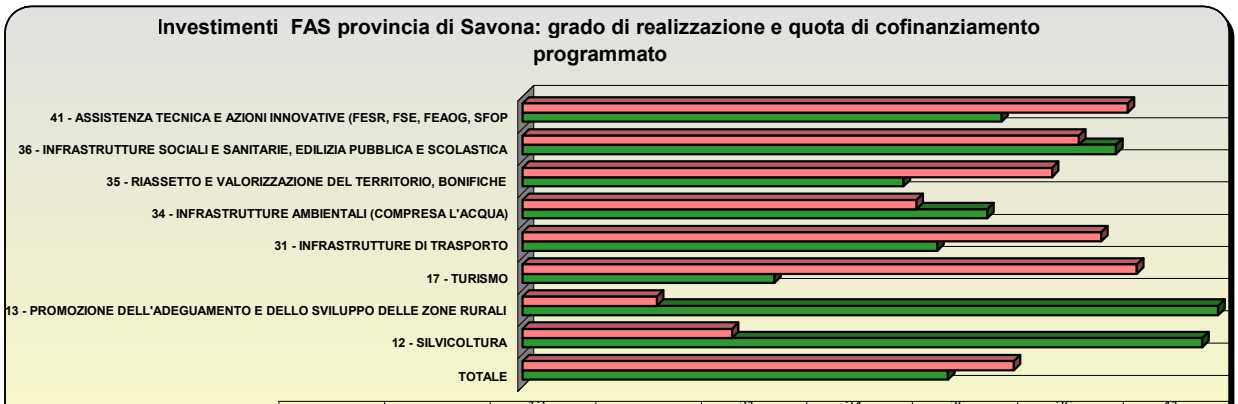
Investimenti FAS settore produttivo - Provincia di Genova: grado di realizzazione e quota di cofinanziamento programmato



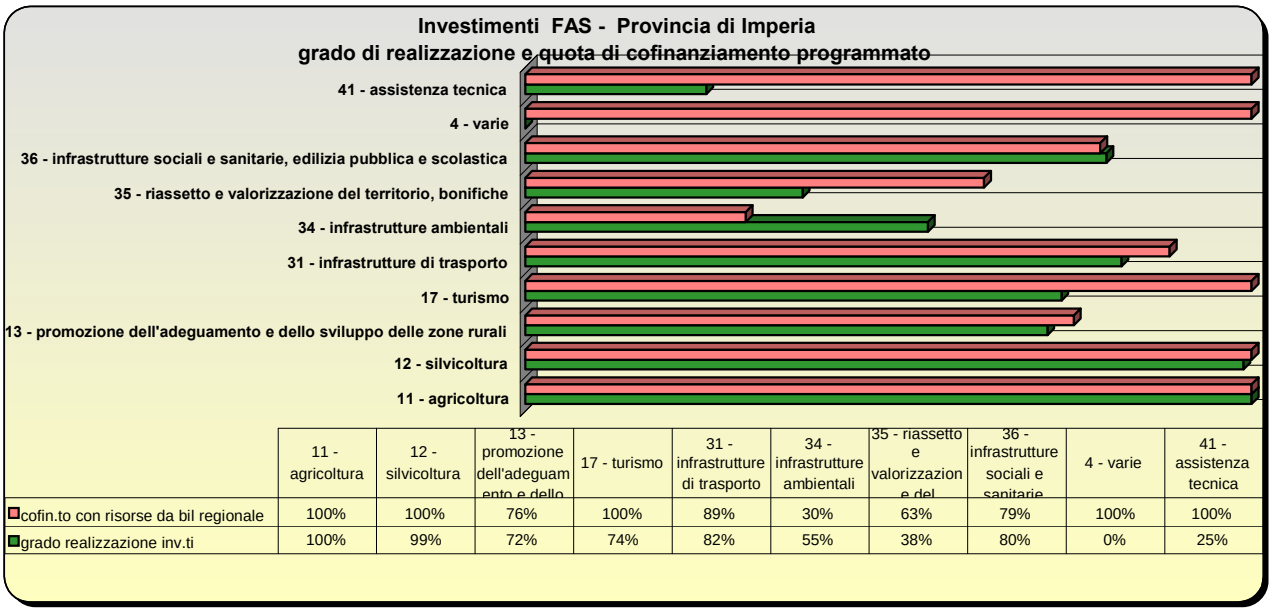
	12 - SILVICOLTURA	13 - PROMOZIONE DELL'ADEGUAMENTO E	17 - TURISMO	18 - RICERCA, SVILUPPO TECNOLOGICO E	TOTALE
cofin.to con risorse da bil regionale	27%	16%	74%	41%	46%
grado realizzazione inv.ti	100%	100%	20%	7%	12%

Investimenti FAS provincia di La Spezia: grado di realizzazione e quota di cofinanziamento programmato

	12 - silvicoltura	13 - promozione	16 - aiuti alle PMI e al settore	17 - turismo	31 - infrastrutture di	32 - infrastrutture per le	34 - infrastrutture	35 - riassetto e valorizzazi	36 - infrastrutture sociali e	4 - varie	41 - assistenza tecnica
cofin.to con risorse da bil regionale	39%	70%	81%	73%	88%	55%	60%	80%	83%	100%	83%
grado realizzazione inv.ti	98%	100%	84%	10%	32%	100%	41%	31%	76%	0%	74%

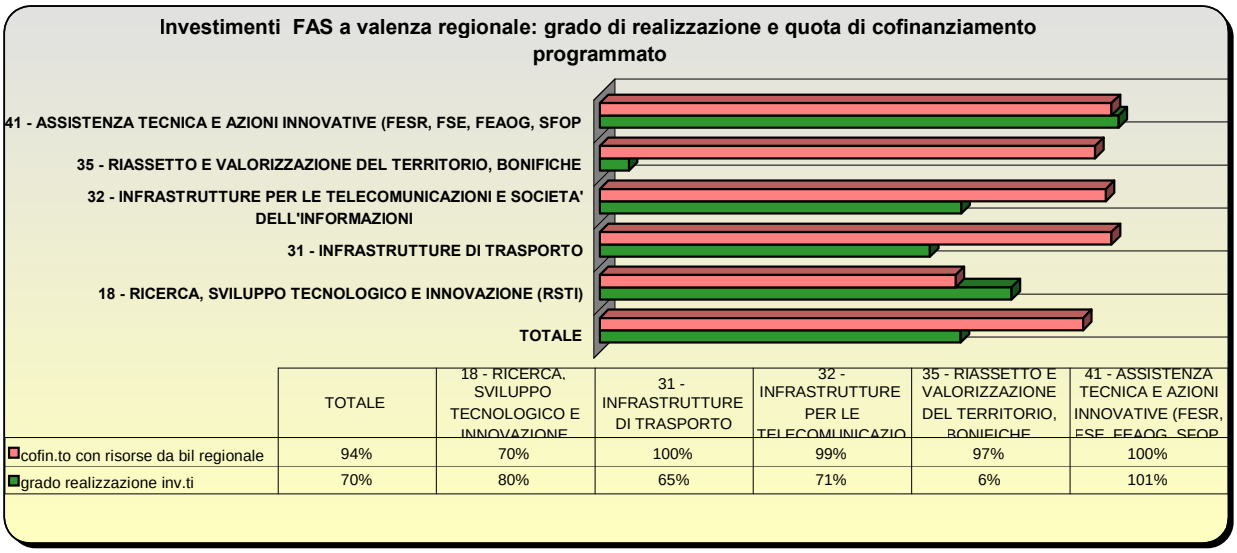


	TOTALE	12 - SILVICOLTURA	13 - PROMOZIONE DELL'ADEGU	17 - TURISMO	31 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	34 - INFRASTRUTTURE AMBIENTALI	35 - RIASSETTO E VALORIZZAZI	36 - INFRASTRUTTURE SOCIALI E	41 - ASSISTENZA TECNICA E AZIONI
cofin.to con risorse da bil regionale	71%	30%	19%	88%	83%	57%	76%	80%	87%
grado realizzazione inv.ti	61%	98%	100%	36%	60%	67%	55%	85%	69%



	11 - agricoltura	12 - silvicoltura	13 - promozione dell'adeguamento e dello	17 - turismo	31 - infrastrutture di trasporto	34 - infrastrutture ambientali	35 - riassetto e valorizzazione del	36 - infrastrutture sociali e sanitarie	4 - varie	41 - assistenza tecnica
cofin.to con risorse da bil regionale	100%	100%	76%	100%	89%	30%	63%	79%	100%	100%
grado realizzazione inv.ti	100%	99%	72%	74%	82%	55%	38%	80%	0%	25%

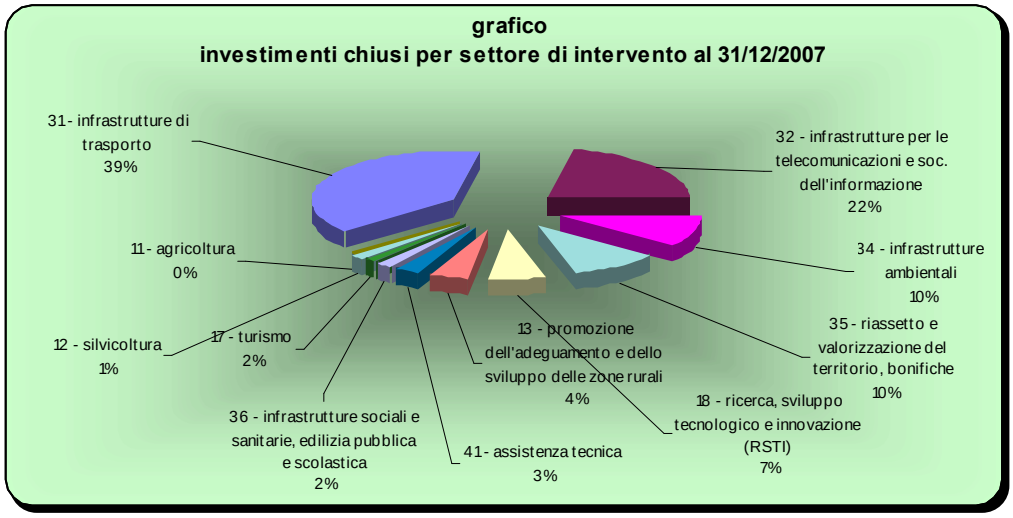
Gli interventi a valenza regionale hanno un tasso di realizzazione pari al 70%.

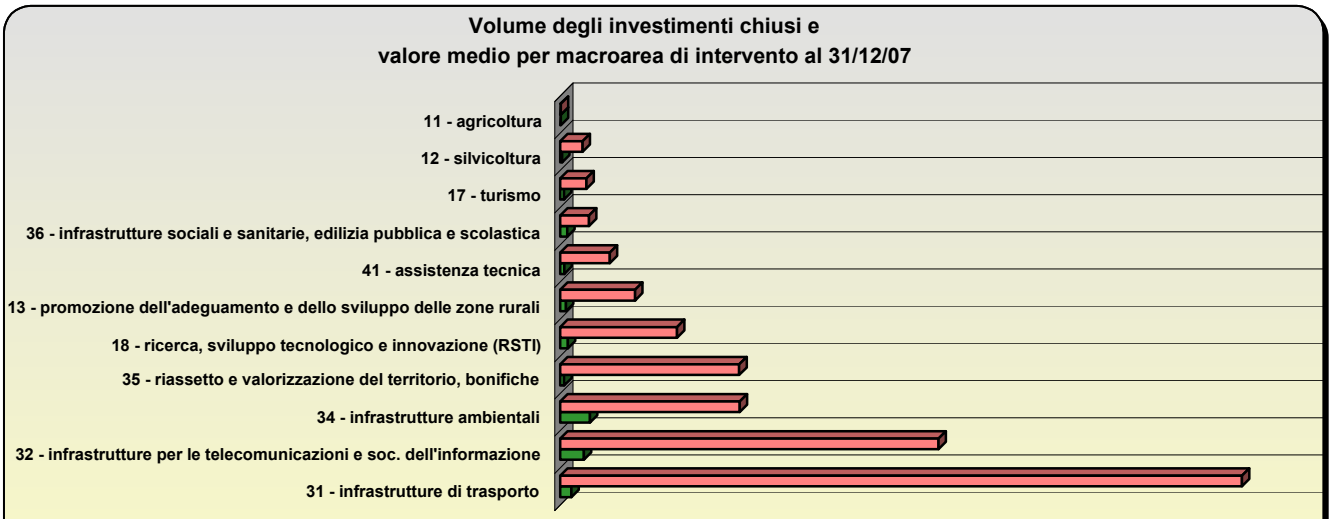


	TOTALE	18 - RICERCA, SVILUPPO TECNOLOGICO E INNOVAZIONE	31 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	32 - INFRASTRUTTURE PER LE TELECOMUNICAZIO	35 - RIASSETTO E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO, BONIFICHE	41 - ASSISTENZA TECNICA E AZIONI INNOVATIVE (FESR, FSE, FEAOG, SFOP
cofin.to con risorse da bil regionale	94%	70%	100%	99%	97%	100%
grado realizzazione inv.ti	70%	80%	65%	71%	6%	101%

1.1. Bilancio dei risultati

Un bilancio consuntivo dei risultati appare difficile, in quanto gli interventi conclusi rappresentano solo il 30% del totale di quelli programmati. Di seguito vengono evidenziati la ripartizione percentuale degli interventi conclusi nei diversi settori di intervento e il volume degli investimenti attivati per settore di intervento.





	31 - infrastrutture di trasporto	32 - infrastrutture per le telecomunic	34 - infrastrutture ambientali	35 - riassetto e valorizzazione del	18 - ricerca, sviluppo tecnologico e	13 - promozione dell'adegua mento e	41 - assistenza tecnica	36 - infrastrutture sociali e sanitarie	17 - turismo	12 - silvicoltura	11 - agricoltura
Imp Costo Ammesso SUM	54.366.851	30.155.606	14.307.322	14.281.728	9.320.400	5.985.324	3.968.934	2.290.381	2.095.350	1.791.374	54.228
investimenti medio	891.260	1.884.725	2.384.554	324.585	621.360	460.410	330.745	572.595	299.336	162.852	54.228

Una breve analisi è stata invece effettuata per quanto riguarda gli investimenti effettuati dal FAS in rapporto agli orientamenti di Lisbona, cercando di inquadrare a livello esemplificativo alcuni interventi che hanno visto una buona integrazione tra progetti attivati con risorse comunitarie, statali e regionali.

Gli investimenti finora formalizzati/attivati sono sinteticamente inquadrabili nei seguenti orientamenti:

Orientamento 11. Territorio: uso sostenibile delle risorse e sinergie tra tutela ambiente e crescita

E' il settore nel quale si sono concentrati in modo preponderante gli investimenti della programmazione negoziata. Vanno ricompresi in questo ambito non solo gli interventi specificamente dedicati alla depurazione e alla difesa del suolo, ma anche quelli di riqualificazione urbana, di infrastrutturazione sociale in senso ampio (infrastrutture per anziani o categorie deboli, riqualificazione strutture scolastiche e universitarie), valorizzazione dei beni culturali, miglioramento delle infrastrutture turistiche. In questa categoria vanno incluse anche una buona parte delle infrastrutture viarie: molte di queste hanno infatti riguardato il potenziamento dell'accessibilità dei territori dell'entroterra, al fine di superare il divario storico costa-entroterra che penalizza le nostre aree interne, interventi per la creazione di viabilità esterne ai centri storici e parcheggi.

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, strettamente connessa alla tutela dell'ambiente, i precedenti accordi hanno visto interventi per lo sviluppo della linea metropolitana di Genova e l'inizio di una prima azione per rinnovo del materiale rotabile, iniziata con l'acquisto di due locomotori: aumentare le potenzialità del trasporto pubblico su gomma e su ferro rimane una priorità anche per il futuro, dati gli innegabili effetti positivi sul contesto ambientale

Orientamento 9. Innovazione - Diffusione e utilizzo efficiente ICT, costruzione società dell'informazione pienamente inclusiva

I molti interventi finanziati nell'area ICT hanno incentivato in modo forte e incisivo le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie per il rafforzamento del tessuto socio economico – servizi alle imprese, servizi per la piena inclusione sociale delle categorie deboli a partire dalla diffusione degli info-point – al superamento dei fenomeni di digital divide, al miglioramento dell'efficienza dei servizi della P.A. alla crescita delle capacità di governance dell'Amministrazione regionale stessa. Tutti questi progetti sono stati funzionalmente connessi a quelli finanziati sia nell'ambito del piano di e-Government che con la misura 3.6 del Docup Obiettivo 2. "Rafforzamento della società dell'informazione". Altre azioni, in particolare quelle finalizzate all'inclusione delle categorie deboli, quali il progetto "Informatica per la terza età" sono state cofinanziate nell'ambito del POR Obiettivo 3 Misure C4 "Formazione permanente" e E1 "promozione delle pari opportunità".

2. Strategia e linee di azione della programmazione FAS 2007-2013

Per quanto riguarda la programmazione 2007-2013 il QSN e la sua delibera CIPE di attuazione (n. 166/2007) rappresentano per il "mondo FAS" una vera e propria riforma. Il solo fatto di passare da stanziamenti annuali ad un programma articolato su un arco temporale con i relativi stanziamenti finanziari certi rappresenta un cambiamento significativo.

La programmazione unitaria dei Fondi strutturali e del FAS e i coseguente Quadro finanziario unitario con risorse di diversa provenienza che concorrono alla realizzazione di una strategia, permette di identificare con maggior chiarezza gli obiettivi e adottare procedure flessibili per adeguarsi ai mutamenti del contesto economico, nonché avere una visione completa e non settoriale e frammentaria del complesso delle risorse pubbliche messe in gioco.

Nel DSR è già stata prefigurata la decisione di utilizzare le risorse del FAS per interventi su ambiti e linee di intervento previste dalla programmazione comunitaria per rafforzarne l'intensità di azione o per integrarli sul piano tematico e territoriale, ulteriormente ribadita nel programma operativo "Competitività regionale e occupazione"[5] – parte Competitività – dove è esplicitato che le risorse del FAS vengono "prevalentemente orientate al finanziamento di opere pubbliche che richiedono un consistente investimento per la realizzazione di infrastrutture complementari alla politica di sviluppo delineata dal POR Competitività ma non finanziate dal FESR o che – pur finanziate – potrebbero essere in tal modo opportunamente potenziate.

Analoga riflessione è stata compiuta per quanto riguarda il FSE e ha portato all'identificazione di interventi complementari a quelli attivati dal POR Occupazione, anch'essi prevalentemente infrastrutturali.

Nella descrizione delle diverse linee di azione sono pertanto evidenziati gli obiettivi di rafforzamento e/o di integrazione con le politiche poste in atto dai Fondi Strutturali.

Nella tabella seguente sono sintetizzati:

- Le strategie del DSR illustrate nel capitolo 3 del DUP:
    A. Competitività del sistema economico;
    B. Competitività del sistema ambiente e territorio;
    C. Sviluppo del capitale umano;
    D. Migliorare la capacità di governance della Pubblica Amministrazione.
- Gli obiettivi del Documento Unitario di Programmazione a cui le linee di azione del FAS fanno riferimento;
- Il budget di ciascuna linea di azione;
- Gli Obiettivi specifici del QSN collegati.

[5] Punto 3.1.4.

A. Competitività del sistema economico

Linee di azione FAS	Obiettivi DUP	FAS Regionale	Priorità QSN
Ricerca e innovazione	**A.01** Favorire la nascita di relazioni stabili tra il sistema della ricerca pubblica e privata, l'Università e le imprese	56 M€	2.1.1
	A.02 Promuovere partnership internazionali per accrescere il trasferimento nei settori dell'innovazione e trasferimento tecnologico	1,5 M€	2.1.5
	A.03 Implementare lo sviluppo di servizi avanzati per i cittadini e le imprese e favorire l'accesso alle TIC a sostegno della competitività	4 M€	2.1.7
Accessibilità e mobilità sostenibile	**A.06** Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure	25 M€	6.1.1
	A.07 Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali, attraverso la realizzazione di interventi coordinati	33 M€	6.1.3
	A.08 Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale e interregionale	18 M€	6.1.2

B. Competitività del sistema ambiente e territorio

Linee di azione FAS	Obiettivi DUP	FAS Regionale	Priorità QSN
Miglioramento della qualità ambientale e territoriale	**B.09** Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio	10 M€	3.2.2
	B.10 Migliorare la prevenzione dei rischi naturali, attraverso la tutela e salvaguardia del territorio soggetto ad erosione e dissesto idrogeologico con priorità per le zone ad alto rischio	12 M€	3.2.1
	B.11 Migliorare la qualità, la vivibilità e la fruizione delle aree urbane, in particolare delle periferie e dei quartieri a rischio di disagio sociale	52 M€	8.1.2
Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e culturali	**B.13** Ridurre il consumo di risorse idriche e ottimizzare la loro gestione, migliorando la qualità delle acque superficiali e sotterranee	35 M€	3.2.1
	B.14 Ridurre la quantità e la pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e al riutilizzo	5 M€	3.2.2
	B.16 Migliorare l'attrattività e la promozione turistica del patrimonio culturale e naturale attraverso azioni coordinate legate a tematismi forti	49 M€	5.1.2 – 5.1.3

C. Sviluppo del capitale umano

Linee di azione FAS	Obiettivi DUP	FAS Regionale	Priorità QSN
Modernizzazione dei sistemi di istruzione e formazione e crescita dell'occupazione	**C.18** Migliorare la qualità dell'offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere le eccellenze del territorio nella produzione e diffusione della conoscenza	33,5 M€	1.2.1 – 1.3.2

D. Migliorare la capacità di governance della PA

Linee di azione FAS	Obiettivi DUP	FAS Regionale	Priorità QSN
Rafforzamento della PA	**D.22** Dotarsi di strumenti di conoscenza e analisi per migliorare la capacità di governo del territorio, anche attraverso la progettazione integrata	8,1 M€	10.1.1

2.1 A. Competitività del sistema economico

Linea di Azione – Ricerca e innovazione

Obiettivo specifico	Progetti
A.01 Favorire la nascita di relazioni stabili tra il sistema della ricerca pubblica e privata, l'Università e le imprese	1. Insediamento della facoltà di Ingegneria nell'ambito del Polo tecnologico in località Erzelli; 2. Distretto ligure per le tecnologie marine nell'area della Spezia; 3. Poli Universitari decentrati (La Spezia, Imperia e Savona); 4. Programma triennale per la ricerca e innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia.
A.02 Promuovere partnership internazionali per accrescere il trasferimento nei settori dell'innovazione e trasferimento tecnologico	5. Piattaforma tecnologica internazionalizzazione imprese liguri
A03 Implementare lo sviluppo di servizi avanzati per i cittadini e le imprese e favorire l'accesso alle TIC a sostegno della competitività	6. Piattaforma tecnologica infrastrutture a banda larga e nuove applicazioni in TIC

Le attività di ricerca e sviluppo possono contare, in Liguria, su di una Università e Centri di ricerca bene posizionati a livello nazionale ed internazionale e capaci di attrarre risorse per la ricerca. La presenza di imprese ad alta tecnologia e di reti tra Università e imprese costituisce un ulteriore punto di forza per una regione che ha tra i suoi prodotti di punta beni e servizi high tech e che ospita l'Istituto Italiano di Tecnologia, che sarà pienamente operativo entro il 2008. La regione è tuttavia caratterizzata da un tessuto di micro imprese che stenta ad entrare nelle reti avanzate e che con difficoltà può godere del trasferimento tecnologico. Sono inoltre carenti i servizi finanziari di venture capital.

La Regione considera dunque prioritaria la costruzione del sistema regionale della ricerca, innovazione e alta formazione, che sappia valorizzare l'esistente e sviluppare o attrarre nuove iniziative, accentuando la proiezione internazionale della Liguria.

E' questa la finalità primaria della **recente legge regionale n.2/2007 e del Programma Triennale di sviluppo e sostegno all'Università, alla ricerca, all'innovazione e al trasferimento tecnologico, in corso di predisposizione**, che si prefigge di rafforzare la governance regionale del sistema e di favorire la creazione o il potenziamento delle reti tra università, centri di ricerca e imprese e di mettere in atto le misure necessarie per favorire lo sviluppo della domanda e dell'offerta regionale di ricerca, innovazione e alta formazione, finalizzando quest'ultima ai comparti strategici per lo sviluppo competitivo dell'economia regionale. Per questa ragione saranno privilegiati gli interventi in grado di rafforzare la capacità del sistema regionale di attrarre investimenti pubblici e privati in Ricerca e sviluppo e di trasferirne le ricadute all'economia e alla società regionale, contrastando anche i fenomeni di esclusione o marginalizzazione che i processi innovativi possono creare nel territorio e nella società.

La valorizzazione del capitale umano finalizzata al potenziamento delle attività innovative e ad alto contenuto di ricerca assume pertanto un ruolo prioritario; sono quindi considerati prioritari interventi sperimentali per lo sviluppo delle competenze legate alla ricerca e all'innovazione, capaci anche di favorire la mobilità interna, tra università e imprese, e quella esterna, nei confronti dei centri di ricerca avanzata a livello internazionale. Per potenziare le ricadute di queste iniziative sul tessuto produttivo è previsto anche il sostegno all'inserimento anche temporaneo in impresa di figure manageriali capaci di innestarvi in modo proficuo l'innovazione e il potenziamento degli interventi di sistema a favore del trasferimento tecnologico. In questa direzione saranno realizzati interventi finalizzati ad introdurre metodi innovativi di organizzazione del lavoro, anche al fine di favorire la conciliazione tra vita professionale e familiare.

Gli interventi inclusi in questa linea di azione sono costituiti da progetti strategici regionali, già condivisi con il territorio, dei quali alcuni già strutturati in Accordi di Programma tra la regione e i soggetti attuatori. Essi rafforzano le azioni promosse dall'asse 1. del POR Competitività e una serie di azioni dedicate del POR Occupazione, promuovendo meccanismi virtuosi di cooperazione finalizzati al consolidamento dello sviluppo tecnologico e imprenditoriale, con particolare attenzione alla tematica dei distretti.

Progetto 1. Insediamento della facoltà di Ingegneria nell'ambito del Polo tecnologico in località Erzelli (GE)

L'area interessata all'insediamento del nuovo Parco Scientifico tecnologico – che la Regione Liguria considera priorità assoluta e portante per il consolidamento e lo sviluppo di un nuovo sistema produttivo, tecnologicamente e scientificamente avanzato – occupa una superficie di 400.000 mq, dedicata all'insediamento di aziende high tech e di ricerca, alle quali è destinata la parte prevalente dell'edificazione prevista, mentre per un quarto dell'insieme verranno realizzate residenze e servizi di tipo diverso, organizzati attorno ad un grande parco.

Il campus, a regime (entro il 2015), prevede la presenza di circa 8.000 occupati nelle aziende – per la metà di nuova occupazione – e di circa 5.000 unità fra studenti e docenti.

La rilocalizzazione del polo genovese della Facoltà di Ingegneria è considerata strategica per la riqualificazione dell'area e per le ricadute positive, anche in termini funzionali, sull'attività di ricerca scientifica e tecnologica, ed è stata condivisa nell'Accordo di Programma sottoscritto da Regione Liguria, Comune di Genova, Università di Genova in data 4 aprile 2007. L'Accordo prevede la realizzazione di una superficie coperta complessiva pari a mq 90.000, di cui 81.000 destinati a aule, dipartimenti, laboratori e servizi, mq 4.000 per spin off e mq. 5.000 per residenze per studenti, nell'ambito di un'area compiutamente urbanizzata e dotata di un grande parco urbano.

Il progetto del Parco Scientifico Tecnologico presentato da Genova High Tech (GHT) prevede che le urbanizzazioni primarie e secondarie – compresa la strada di accesso – siano integralmente a carico degli operatori, fatta eccezione per l'impianto meccanizzato di risalita previsto a collegamento con le principali arterie di comunicazione. Per tale intervento, al momento non compiutamente definito in termini progettuali, sarà necessario un concorso pubblico che non può essere preso in considerazione nel PAR FAS a causa della indisponibilità del progetto che, fra l'altro, postula la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria, posta al piede della collina ed atta a collegare anche l'aereoporto con la rete ferroviaria. In relazione a questi fattori complessi la tempistica di realizzazione non è al momento preventivabile, per cui l'ordine di priorità proposto dall'Autorità Ambientale nel proprio parere motivato non può essere condiviso, tenuto anche conto che la nuova sede universitaria costituirà uno degli insediamenti più importanti per giustificae la realizzazione del servizio di trasporto in sede fissa.

Pertanto, una volta attivato il progetto della sede universitaria, saranno contestualmente approfondite le soluzioni per l'accessibilità e i relativi costi, prevedendo di conseguenza le fonti finanziarie a copertura.

Costo stimato intervento: 140 M€

Con l'Accordo di programma la Regione Liguria ha assunto l'impegno a concorrere alla copertura finanziaria fino al limite di tale importo, integrando le risorse statali disponibili con quelle derivanti dalla valorizzazione degli immobili che l'Università di Genova ha messo a disposizione. Nella tabella riassuntiva della copertura finanziaria è stato ipotizzato un concorso minimo dei fondi FAS nazionali, da verificare in sede di negoziato.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
Legge 296/2006 (Legge finanziaria 2007) – comma 1333 2^ parte*	75	Opere di insediamento sede universitaria
DL 159/07 convertito in Legge 222/07 art. 23	10	Opere di insediamento sede universitaria
FAS regionale	25	Opere di insediamento sede universitaria
Altri fondi propri o proventi derivanti dalla dismissione del patrimonio immobiliare dell'Università	15	Laboratori di ricerca
Stima necessità risorse FAS nazionale**	**15**	Laboratori di ricerca, servizi, accessibilità
TOTALE	**140**	

* *la Legge 296/2006 prevede 5 M€ annui per 15 anni a decorrere dal 2007, con oneri finanziari a carico della Regione.*

** *in alternativa la quota sarà coperta con fondi propri regionali e/o maggiori ulteriori proventi derivanti dalla dismissione del patrimonio immobiliare.*

Cronoprogramma dell'intervento

Il progetto, precedentemente concordato, è stato formalmente sottoposto all'Università per la definizione delle pattuizioni contrattuali ed entro l'estate verrà proposto formalmente in conferenza dei servizi per il rilascio del titolo edilizio.

L'area individuata è pienamente disponibile ed i progetti delle urbanizzazioni necessarie sono in corso di completamento, per cui l'inizio dei lavori è previsto entro la fine dell'anno in corso- primo semestre 2009, con l'obiettivo di terminarli entro 36 – 42 mesi.

Modalità di attuazione - APQ

Conferimento diretto dei finanziamenti all'Università di Genova, attraverso la stipula di una apposita convenzione attuativa, programmata per ottobre 2008.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Sede universitaria (aule, dipartimenti e laboratori)	mq	81.000
Residenze per studenti	mq	5.000

Progetto 2. Distretto ligure per le tecnologie marine nell'area della Spezia

Il progetto per la realizzazione del distretto tecnologico nel settore delle tecnologie marine prende avvio nel giugno 2005, attraverso la stipula di un'intesa tra la Provincia, il Comune della Spezia e la Regione Liguria per l'attuazione del piano strategico della Spezia, che prevede fra l'altro la realizzazione di un distretto a livello ligure, con baricentro nel capoluogo di provincia, dedicato alla nautica e alle tecnologie del mare. Il costo stimato dell'investimento è pari a 100 M€.

Nel maggio 2007 la Regione Liguria ha avanzato al Ministero dell'Università e Ricerca la richiesta di avvio delle procedure per la costituzione del Distretto Tecnologico finalizzato alle tecnologie del mare ed è stato quindi redatto lo studio di fattibilità, che è stato approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 233 del 7 marzo 2008, unitamente allo schema di protocollo di intesa tra la Regione e il Ministero; lo studio di fattibilità identifica sette filoni progettuali, di cui declina gli obiettivi e gli interventi da sviluppare.

Il protocollo d'intesa, sottoscritto in data 18 aprile 2008 impegna le parti alla realizzazione del distretto e ne fissa gli obiettivi:

- attivazione di infrastrutture condivise per la ricerca e la sperimentazione nel settore delle tecnologie marine e, in particolare, negli ambiti tecnologici dello sviluppo di sistemi navali per la difesa, per la cantieristica navale e per la cantieristica diportistica, di sistemi di monitoraggio, bonifica e sicurezza dell'ambiente marino;
- attivazione di progetti di ricerca nell'area territoriale di riferimento;
- promozione dello sviluppo tecnologico e della formazione di personale qualificato nei settori delle tecnologie marine;
- promozione della crescita dell'imprenditorialità nell'area del distretto e per la nascita e la crescita di nuove imprese ad alta tecnologia, ivi comprese iniziative di "accelerazione" della crescita di imprese.

Costo stimato intervento : 100 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	5	Infrastrutture e laboratori
POR FESR – Asse 1.	12-14	Ricerca e sviluppo precompetitivo, spin off
POR FSE	5-8	Master, assegni di ricerca
FAS nazionale	20-22	Infrastrutture e laboratori
Soggetti privati	58-51	Cofinanziamento progetti
TOTALE	**100**	

Le quantificazioni finanziarie sono indicate variabili in quanto dipendono in parte da quali dei sette filoni identificati verranno attivati e sviluppati.

Cronoprogramma dell'intervento

La tempistica verrà definita in modo puntuale in sede di Accordo, in collegamento alle attività che verranno sviluppate prioritariamente

Modalità di attuazione APQ

L'art. 4 del Protocollo d'intesa stabilisce che lo stesso verrà attuato attraverso uno o più Accordi di programma che individueranno gli ambiti e le modalità di attuazione degli interventi, preciseranno gli impegni finanziari reciproci e i tempi di realizzazione, ai sensi di quanto previsto dalla delibera CIPE 166/2007. E' prevista la costituzione di uno o più organismi di governance delle attività previste.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Realizzazione laboratorio polifunzionale	N°	1
Superficie laboratorio	mq	2.000

Progetto 3. Poli universitari decentrati

Progetto 3.A Polo della Spezia: Istituzione nuovo polo nella Caserma degli Abruzzi

Il Polo Universitario della Spezia è attivo dall'anno accademico 2001/2002 in base a una convenzione tra l'Università di Genova e di Pisa e la Promostudi, società che riunisce Comune della Spezia, Provincia della Spezia, Fondazione CARISPE, Associazione Industriali e Camera di Commercio della Spezia. I corsi ed i relativi esami si svolgono interamente presso il campus Spezzino; la struttura e le attività formative sono gestite dalla Promostudi.

I Corsi di laurea e di laurea specialistica attivati nella sede della Spezia sono i seguenti:

- Design navale e nautico (corso di laurea specialistica, realizzato dall'Università degli Studi di Genova - Architettura e Ingegneria - e dal Politecnico di Milano);
- Ingegneria nautica (corso di laurea e di laurea specialistica, realizzato dall'Università degli Studi di Genova, interfacoltà tra Architettura e Ingegneria);
- Ingegneria meccanica (corso di laurea, realizzato dall'Università degli Studi di Genova, facoltà di Ingegneria);
- Informatica applicata (corso di laurea, realizzato dall'Università degli Studi di Genova e di Pisa, facoltà di scienze M.F.N.);
- Fisioterapia (corso di laurea, realizzato dall'Università degli Studi di Genova, facoltà di Medicina)
- Infermieristica (corso di laurea, realizzato dall'Università degli Studi di Genova, facoltà di Medicina).

Il Campus Universitario "G. Marconi", che ospita il Polo, è una struttura moderna e funzionale, dotata di due laboratori informatici, di una biblioteca e dei servizi necessaria favorire la partecipazione studentesca dinamica ed interattiva.

Dispone di aule studio e di zone attrezzate per le attività complementari alla didattica, oltre che di aree verdi e di un ampio parcheggio.

Il progetto che si intende realizzare è relativo all'istituzione di un nuovo polo da istituire in caserma duca degli Abruzzi.

Costo stimato intervento: 5,5 M€.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	4,5	
Cofinanziamento Università	1,0	
TOTALE	**5,5**	

Cronoprogramma dell'intervento

SDF entro il 31 dicembre 2008. L'aggiudicazione dei lavori è prevista per il dicembre 2010.

Modalità di attuazione SAD

Il soggetto responsabile dell'intervento è l'Università di Genova, a cui verrano conferite le risorse con apposita convenzione.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	***Unità di misura***	***Valore atteso***
Superficie da ristrutturare e rifunzionalizzare	mq	24.000

3.B Polo di Imperia: Completamento dei laboratori

Il Polo universitario Imperiese, sede di attività decentrata dell'Università degli Studi di Genova, è attivo dall'anno accademico 1992/93. A partire dal 1996 l'Università ha stipulato una convenzione con la S.P.U.I. - Società di Promozione per l'Università nell'Imperiese S.p.A - composta dall'Amministrazione

Provinciale di Imperia come socio di maggioranza e da 13 Comuni del litorale da Ventimiglia a Cervo, per disciplinare la gestione delle attività universitarie presso il Polo Imperiese.

I Corsi di laurea e di laurea specialistica attivati nella sede di Imperia sono i seguenti:

- Facoltà di Economia
- Economia aziendale (corso di laurea)
- Economia europea, territoriale e transfrontaliera (corso di laurea specialistica)
- Facoltà di Giurisprudenza
- Scienze giuridiche (corso di laurea)
- Giurisprudenza (corso di laurea specialistica)
- Giurisprudenza (laurea magistrale a ciclo unico)
- Facoltà di Lettere e Filosofia
- Discipline delle arti, della musica e dello spettacolo - DAMS (corso di laurea)
- Scienze dello spettacolo (corso di laurea specialistica)
- Facoltà di Medicina e Chirurgia
- Fisioterapia (corso di laurea)
- Infermieristica (corso di laurea)

L'intervento è destinato al potenziamento dei laboratori.

Costo stimato intervento: 0,6M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	0,5	
Cofinanziamento Università	0,1	
TOTALE	**0,6**	

Cronoprogramma dell'intervento

SDF entro il 31 dicembre 2008. L'aggiudicazione dei lavori è prevista per il dicembre 2010.

Modalità di attuazione SAD

Il soggetto responsabile dell'intervento è l'università di Genova, a cui verranno conferite le risorse con apposita convenzione.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Superficie laboratori	mq	300

3.C Polo di Savona: Completamento Auditorium

Il Polo Universitario di Savona è attivo dal 1992 con un accordo tra l'Università e gli enti promotori savonesi, costituiti in Società di Promozione degli Enti Savonesi per l'università (SPES) per il decentramento di attività didattiche e di ricerca, in locali allestiti dagli enti medesimi.

Il Campus Universitario di Savona è ubicato in Via A. Magliotto, 2 - quartiere di Legino, nelle strutture che una volta ospitavano la caserma militare della città ora ristrutturate per accogliervi la sede universitaria. In prossimità dello Stadio Comunale Valerio Bacicalupo e della Piscina Amatori Nuoto ad esso adiacente, la sede universitaria è facilmente raggiungibile con ogni mezzo di trasporto.

La sua nascita è legata ad un progetto che nel 1990 vide gli Enti locali savonesi e l'Università degli Studi di Genova impegnarsi ad accompagnare e promuovere l'insediamento universitario nella città. Nel 1992 venne conseguentemente istituita la Società di Promozione degli Enti Savonesi per l'Università, che oggi gestisce le attività del Campus.

Le facoltà che hanno scelto Savona per arricchire il proprio bagaglio didattico attualmente sono: Ingegneria, Economia, Medicina e Chirurgia e Scienze della Formazione, presenti nel polo universitario con un ventaglio di corsi di laurea triennali, specialistici e master post laurea di 1° e 2° livello.

Più nel dettaglio sono stati attivati i seguenti corsi di laurea e di laurea specialistica:

- Facoltà di Economia
- Economia del turismo (corso di laurea)
- Facoltà di Ingegneria

- Ingegneria dell'ambiente (corso di laurea e corso di laurea specialistica)
- Ingegneria gestionale (corso di laurea e corso di laurea specialistica)
- Scienze e tecnologie della comunicazione e dell'informazione (corso di laurea specialistica, interfacoltà con Scienze della Formazione)
- Facoltà di Medicina e Chirurgia
- Fisioterapia (corso di laurea a Pietra Ligure)
- Infermieristica (corso di laurea a Savona e Pietra Ligure)
- Facoltà di Scienze della Formazione
- Scienze della comunicazione (corso di laurea)
- Scienze della comunicazione sociale e istituzionale (corso di laurea specialistica)
- Scienze e tecnologie della comunicazione e dell'informazione (corso di laurea specialistica, interfacoltà con Ingegneria)

Nel corso di questi anni SPES ha allestito 23 aule allocate in un contesto architettonico di assoluta avanguardia e numerosi laboratori dotati di moderne attrezzature tecnologiche.

L'attività del Campus non è solo circoscritta alla didattica, ma trova la sua ragione di esistere nella presenza e costante crescita di centri di ricerca e realtà aziendali che concorrono attraverso la propria operatività a rendere più stretto il legame col mondo del lavoro.

Studio e Ricerca si fondono nel Campus attraverso la presenza di moderni laboratori multimediali, informatici e chimici. Il tutto congiunto all'attività di ricerca che i Centri e Dipartimenti svolgono in sinergia con le realtà aziendali operanti nel Campus di Savona.

Le strutture dedicate alla ricerca sono ubicate nelle Palazzine Delfino, Marchi e Lagorio. La loro funzione è quella di supportare l'attività didattica attraverso l'operatività dei laboratori che i Dipartimenti e Centri di Ricerca dell'Università di Genova hanno allestito nel Campus.

Le realtà aziendali sono invece allocate nelle Palazzine Locatelli e Branca. Diverse tra loro per profilo e finalità operative, le società insediate nel Campus offrono agli studenti concrete opportunità di lavoro ed arricchiscono, con i propri servizi, la veste tecnologica del polo universitario. Il polo universitario ospita anche una moderna biblioteca - mediateca collegata all'Ateneo genovese che fornisce agli studenti un prezioso supporto all'attività didattica ivi insediata. Oltre a ciò sono presenti nel Campus un moderno campo da calcio a 5, un campo da tennis ed una mensa con spazi ricreativi che ben rispondono all'utenza degli studenti

La graduale crescita delle attività didattiche ed il costante incremento della popolazione studentesca, ad oggi ammontante a circa 1700 unità, ha comportato l'allestimento di alloggi e strutture d'accoglienza interne al Campus, che presto verranno implementati con nuovi servizi

In tale contesto il progetto che intende finanziare nel Polo Savona è relativo al completamento dell'Auditorium.

Costo stimato intervento: 1,7M€.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	1,5	
Cofinanziamento Università	0,2	
TOTALE	**1,7**	

Cronoprogramma dell'intervento

Studio di Fattibilità entro il 31 dicembre 2008. Aggiudicazione dei lavori è prevista per dicembre 2010.

Modalità di attuazione SAD

Il soggetto responsabile dell'intervento è l'Università di Genova, a cui verranno conferite le risorse con apposita convenzione.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Posti auditorium	n.	350
Superficie Auditorium	mq	800

Progetto 4. Programma triennale per la ricerca e l'innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia

Questo progetto complesso si attua attraverso 9 piattaforme tecnologiche, consistenti in progetti di ricerca ed innovazione di grande impatto sull'assetto economico-tecnologico-sociale e finalizzati a creare grandi aree di cooperazione innovativa e di ricerca nel tessuto della PMI, della grande impresa, del comparto infrastrutturale regionale e dei servizi, dell'Università e dei Centri di Ricerca, per un netto miglioramento del quadro competitivo e di internazionalizzazione regionale.

Nella formulazione di tali progetti strategici sarà tenuta in massima considerazione non solo la spinta innovativa alle imprese, ma anche l'impatto territoriale dei loro risultati diretti. Si cercherà di individuare progetti che innovano l'impresa su temi che di per sé sono anche necessari al territorio in termini di bisogni futuri della qualità della vita, dell'ambiente, dei servizi, di occupazione

I progetti in materia di ricerca e innovazione che verranno finanziati attraverso i bandi o a seguito di chiamate pubbliche avranno come obiettivo quello di studiare e risolvere un problema tecnologico che riguarda più soggetti e necessita di competenze multi-disciplinari, interdisciplinare con ricadute specifiche sul territorio della Liguria, nell'ambito delle tematiche individuate nella Piattaforma Tecnologica

I progetti in materia di ricerca e innovazione - che verranno finanziati attraverso i bandi di gara o a seguito di chiamate pubbliche della Regione Liguria anche attraverso società o enti delegati o tramite affidamenti diretti di realizzazione ad aziende regionali in house - passeranno attraverso un processo di valutazione trasparente, efficace ed efficiente che si avvarrà di esperti indipendenti al di fuori del territorio regionale.

I progetti, che dovranno soddisfare il requisito di essere o nel diretto interesse dell'Ente Regione o proposti da gruppi di attori territoriali, saranno valutati sulla base dei seguenti criteri:

- innovatività e originalità tecnico scientifica
- capacità gestionale
- efficienza ed efficacia finanziaria
- impatto regionale (impatto sull'innovazione tecnologica e/o organizzativa dei proponenti, impatto diretto sul territorio regionale)

Il progetto è riconducibile a 3 diversi obiettivi specifici del QSN. Le piattaforme vengono pertanto raggruppate in relazione a tali obiettivi:

Piattaforme tecnologiche da 1 a 7

Piattaforma tecnologica	Aree di interesse	FAS (stima)
1. Nuove tecnologie per l'Ambiente e la Protezione Civile	Reti di monitoraggio in tempo reale dello stato ambientale Monitoraggio multisensoriale integrato (anche remote sensing) Monitoraggio intelligente delle risorse territoriali Sistemi integrati per il monitoraggio Monitoraggio e riduzione inquinamento acustico nelle città Tecnologie per le raccolta e lo smaltimento di rifiuti Tecnologie per lo smaltimento di scorie di processi industriali Tecnologie per la protezione civile nei casi di calamità naturale Tecnologie per la protezione da calamità terroristiche Tecnologie per il monitoraggio e la protezione civile per grandi eventi di inquinamento ambientale	2.300.000
2. Automazione intelligente	Nuovi sensori Sistemi modulari innovativi di automazione grandi e piccoli (la flessibilità del costruttore) Sistemi per l'automazione di processo di fabbricazione Sistemi per l'automazione in trasporti e logistica Sistemi per l'automazione dei servizi (grandi e piccoli) Sistemi per l'automazione dell'ispezione e del controllo della qualità Sistemi di sorveglianza (anche domestica) Sistemi per l'automazione domestica Cattura di significati da segnali complessi (immagini, stream video, stream audio, ecc) per sistemi decisionali, presentazioni sinottiche, presentazioni in realtà virtuale, ecc.	3.000.000

Piattaforma tecnologica	Aree di interesse	FAS (stima)
3. Energia in Liguria	Fonti energetiche: Riduzione dell'impatto ambientale delle fonti fossili tradizionali Modi di sfruttamento compatibile di fonti rinnovabili (solare, idrico, eolico, biomasse, nucleare sicuro, fluel cells, ecc) Sistemi di accumulo energetico Impianti e metodi di produzione di energia (elettrica, termica) Impianti eolici adatti per l'orografia regionale Impianti di micro generazione elettrica rinnovabile Impianti di micro cogenerazione Impianti di micro generazione termica rinnovabile Impianti di accumulo Impianti per il trasporto privato Impianti per il trasporto pubblico Impianti per la nautica Micro e mini sistemi integrati e polifonti di produzione/consumo di energia Sistemi condominiali o di isolato urbano Sistemi misti per frazioni o piccoli comuni Sistemi misti per grandi centri urbani Grandi sistemi di accumulo Rete di distribuzione Struttura di rete composita e a produzione/consumo distribuiti e random Studi di stabilità della rete Metodi di gestione della rete Affidabilità di rete e struttura topologica Sistemi di protezione della rete Risparmio energetico Modalità integrate per il risparmio energetico nelle abitazioni Modalità integrate di risparmio energetico negli edifici adibiti ad attività lavorative Modalità integrate di risparmio nei trasporti Impatto ambientale Metodi per tenere sotto controllo l'impatto ambientale	3.000.000
4. Innovazione di processo per le PMI	Distrettualizzazione tecnologica della PMI Piattaforme tecnologiche comuni e di distretto Attività comune di ricerca e innovazione per la PMI Innovazione del processo tecnologico Innovazione del processo gestionale (coge, acquisti, logistica, vendita, ecc.) Progetti comuni di mercato e di offera Formazione continua di management	2.600.000
5. Scienze della Vita, Biotecnologie e Applicazioni Sicure	Biotecnologie nell'agricoltura ligure (in collegamento o a completamento di quanto previsto dal Piano di Sviluppo Rurale) Estrazioni/depurazione dalle acque di scarto di lavorazione agro-alimentari Biotecnologie nelle selezioni delle specie Nuovi materiali strutturali Nuovi materiali biodegradabili Biotecnologie nelle diagnosi precoci Biotecnologie nello smaltimento dei rifiuti urbani e industriali Biosensori avanzati per l'automazione e per il monitoraggio ambientale Biosensori avanzati per la diagnostica e per protesi funzionali Dispositivi elettronici avanzati ibridi Bio-NonBio	3.000.000
6. Automazione, Supervisione, Sicurezza nei trasporti e nella logistica	Sistemi per l'automazione in trasporti e logistica portuali Sistemi per l'infomobilità Sistemi per l'automazione, la supervisione, il controllo, la sicurezza ferroviari e metropolitani Sistemi avanzati per servizi di trasporto urbano Sistemi avanzati di sorveglianza (aeroportuale, portuale, stradale) Sistemi avanzati per la sicurezza autostradale Sistemi avanzati per la segnaletica stradale e il controllo del traffico Sistemi avanzati di ausilio alla guida (normale e in condizioni meteorologiche avverse) Sistemi wireless di ausilio alla guida e di early warning/emergency notification Sistemi wireless per l'automazione e sicurezza ferroviaria	3.000.000

Piattaforma tecnologica	Aree di interesse	FAS (stima)
	Sistemi avanzati per la pubblica sicurezza sulle strade e ai varchi. Tecnologie di base per l'automazione e la sicurezza intelligenti nei trasporti	
7. Tecnologie del mare e ambiente marino	Tecnologie per l'ingegneria navale, la nautica e la navigazione Tecnologie innovative per il trasporto marittimo Tecnologie per la prevenzione e la bonifica di disastri ecologici marini Tecnologie per il monitoraggio e la sorveglianza ambientale marino e costiero Tecnologie per il monitoraggio ittico Tecnologie per la difesa ed il soccorso marino Studi e ricerche di archeologia subacquea Tecnologie per lo sfruttamento del fondo marino Sensori e sensori evoluti; acustica e imaging subacquei Sistemi di comunicazione subacquea Strumenti di misurazione e campionatura nell'acqua, sul fondo marino e al di sotto di esso	2.600.000
TOTALE		19.500.000

Piattaforma tecnologica 8: internazionalizzazione imprese liguri

Piattaforma tecnologica	Aree di interesse	FAS (stima)
Internazionalizzazione per le imprese liguri	Ricerca di partnership, mercati, ecc Ricerca di strumenti tecnologici di supporto Individuazioni di logiche distrettuali transfrontaliere Azioni coordinate verso Paesi mediterranei in via di sviluppo Azioni coordinate verso Paesi dell'Est Europa (Moldova, Ukraina, Russia) Azioni coordinate verso Cina e India Corsi di formazione per rappresentanti di Paesi in via di sviluppo	1.500.000

Piattaforma tecnologica 9: infrastrutture a banda larga e nuove applicazioni in TIC

Piattaforma tecnologica	Aree di interesse	FAS (stima)
Infrastrutture a banda larga e Nuove applicazioni in Telecomunicazioni e Informatizzazione diffusa	Tecnologie telematiche e informatiche per i servizi on line e la cooperazione applicativa	4.000.000

Copertura finanziaria piattaforme da 1 a 7

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	19,5	infrastrutture
POR FSE e cofinanziamenti privati	13,9	Master, dottorati ricerca, assegni ricercatori (FSE) partecipazione privati ai progetti
FAS nazionale	**6**	
TOTALE	**39,4**	

Cronoprogramma interventi

I bandi saranno attivati entro il 2008.

Modalità di attuazione APQ o SAD

Bandi o chiamata pubblica.

Copertura finanziaria piattaforma 8

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	1,5	infrastrutture
POR FSE e cofinanziamenti	1,1	
TOTALE	**2,6**	

Cronoprogramma interventi

I bandi saranno attivati entro il 2008.

Modalità di attuazione SAD

Bandi o chiamata pubblica.

Indicatori fisici di realizzazione – piattaforme tecnologiche da 1 a 8

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Costituzione poli innovativi	n.	10
Realizzazione laboratori di ricerca	n.	10

Copertura finanziaria piattaforma 9

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	4,0	
FAS nazionale	6,0	
POR FESR	8	
Cofinanziamento statale *	10,0	
TOTALE	**28,0**	

Accordo di Programma sottoscritto con ex Ministero Comunicazioni in data 30/1/2008

Cronoprogramma interventi

Progetti attivati entro il 2009.

Modalità di attuazione APQ

Affidamento a soggetto “in house”.

Indicatori fisici di realizzazione – piattaforma tecnologica 9

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Progetti di connessione alle tecnologie digitali	n.	6
Interventi infrastrutturali	n.	4

Linea di Azione – Accessibilità e mobilità sostenibile

Obiettivo specifico	Progetti
A.06 Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure	1. Terzo lotto dell'Aurelia bis della Spezia
A.07 Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali, attraverso la realizzazione di interventi coordinati	2. Tunnel stradale della Val Fontanabuona; 3. Fondo per la progettazione; 4. Programma di interventi di interesse regionale sulla viabilità provinciale.
A.08 Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale e interregionale	5. Linea Metropolitana di Genova: completamento lavori tratta De Ferrari – Brignole; 6. Costituzione di un fondo per la diffusione della mobilità sostenibile.

La Liguria ed in generale l'economia dell'intera regione soffrono di un diffuso ritardo infrastrutturale, in particolare per quanto riguarda la rete viaria, che in alcuni casi risulta particolarmente acuto e si manifesta quasi quotidianamente, con i ricorrenti picchi di traffico ma anche in occasione di ormai minimi incidenti che determinano l'effetto di paralizzare la rete autostradale ed immediatamente a cascata le tratte viarie corrispondenti.

Una compiuta analisi delle cause porta ad un quadro localmente articolato e diversificato ma alcuni fattori di criticità risultano costanti ed incontrovertibili:

- l'insufficienza propria degli elementi geometrici della rete autostradale, sottostimati all'epoca di costruzione e di fatto immodificabili, in relazione alla preponderanza delle gallerie;

- il frequente utilizzo dell'autostrada per spostamenti urbani o locali, indotta dall'insufficienza delle infrastrutture locali ma portatrice di effetti impropri di sovrapposizione di flussi di traffico;

- l'assenza pressoché costante di percorrenze alternative che non garantisce alcuna flessibilità e che in occasione di momenti di crisi, anche marginali, denuncia la fragilità dell'intero sistema.

Di queste carenze risentono i porti, le produzioni industriali, il turismo ma anche le altre attività economiche soffrono le ripercussioni di un sistema di mobilità divenuto ormai scarsamente affidabile.

La soluzione definitiva e complessiva non può prescindere da un massiccio trasferimento delle merci sulla rotaia ma anche la rete ferroviaria denuncia significative carenze, a partire dalle tratte a binario unico che tuttora connotano gran parte del ponente ligure – destinate a permanere almeno per ulteriori dieci anni, dato che la tratta fra Finale ed Andora non è ancora finanziata – per cui la programmazione non può prescindere da alcuni interventi di adeguamento della rete autostradale, debitamente selezionati, e da un parallelo, organico rinnovamento della rete stradale ordinaria.

Il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie (incluso l'adeguamento del materiale rotabile) o di quelle autostradali non attiene – non fosse altro per in ragione degli importi necessari – alle risorse FAS regionali, per cui gli interlocutori per la programmazione regionale restano tuttora il Governo, RFI, ANAS ed indirettamente le concessionarie autostradali, con le quali è comunque opportuno aprire un negoziato per la realizzazione di congiunto interesse.

ANAS, inoltre, è nuovamente l'interlocutore istituzionale per la modernizzazione della SS1 Aurelia e questo fatto consentirà di accedere a risorse economiche più cospicue per intervenire sull'arteria viaria complessivamente più sovraccarica e compromessa; ciò non esclude che in situazioni specifiche ed oggettivamente prioritarie la Regione possa intervenire anche investendo risorse del FAS regionale sull'Aurelia o sulle residue strade statali confermate come tali, specie dove un proprio intervento possa contribuire ad accelerare il processo di rinnovamento, come nel caso del cofinanziamento del terzo lotto dell'Aurelia bis della Spezia.

Analogamente, sempre a scopo acceleratorio, si considera utile ed opportuno investire nella progettazione, anche coadiuvando l'ANAS, onde colmare alcuni, notevoli ritardi di progettazione ed al fine di giungere ad un assetto pianificatorio stabile che consenta di scegliere accuratamente ed in maniera definitiva le effettive priorità.

L'obiettivo generale, ambizioso ma realistico, è di pervenire ad un assetto infrastrutturale complessivamente rinnovato nel giro di un decennio, almeno per quanto riguarda le tratte prioritarie; nella prima parte di questo ciclo amministrativo si sono già ottenuti dei risultati significativi – in particolare con l'approvazione ed il finanziamento della strada a mare di Sampierdarena e Cornigliano, a Genova, e delle tratte di Aurelia Bis di Savona e della Spezia – ma anche con la citata restituzione all'ANAS della SS1 Aurelia, che è ritornata ad essere strada statale, come in Toscana e nel Lazio.

Per poter perseguire un programma temporale stringente è necessario prendere in considerazione tutte le possibili forme di cofinanziamento che possono provenire dagli Enti locali interessati, dallo Stato, dall'ANAS, dalle concessionarie autostradali o anche dall'inserimento di forme compatibili di pedaggio, sulla falsariga di recenti esperienze di project financing avviate dall'ANAS nel sud Italia; questa eventualità, in particolare, viene presa in considerazione anche per il tunnel della val Fontanabuona

Sul versante del trasporto pubblico in sede fissa lo scenario è piuttosto differente, poiché se il programma di rinnovo delle infrastrutture ferroviarie registra importanti investimenti, in primo luogo con i 622 milioni di €uro stanziati dal CIPE per il riassetto del nodo di Genova, i progetti delle linee di trasporto urbano sono ancora in fase di definizione. Infatti non è stato ancora stato deciso se la linea metropolitana proseguirà oltre Brignole o se si punterà sulla linea tranviaria della Val Bisagno. Regione e Comune stanno negoziando con il Ministero la concentrazione dei finanziamenti previsti dalla legge 211/92 già assegnati per la prosecuzione verso la Val Bisagno. Le risorse del FAS convergono sul progetto della tratta metropolitana De Ferrari Brignole, già cofinanziata sulle precedenti deliberazioni Cipe n. 20/04, 35/05 e 3/06: i 17 M€ destinati consentono il completamento dei lavori.

In assenza di progetti ed in carenza dei necessari, cospicui finanziamenti, le altre opere genovesi non possono ad oggi essere considerate nel PAR; analogamente non sono suscettibili di essere finanziati con i fondi FAS regionali, né la FUV – ferrovia urbana veloce dell'area spezzina, né l'impostazione alternativa del metrobus di Savona, recentemente definanziato per decorrenza dei termini.

Il progetto relativo alla costituzione del Fondo per la mobilità sostenibile prevede il cofinanziamento per l'installazione di un insieme di mezzi meccanizzati di risalita a basso impatto, pubblici o privati, di carattere consortile o condominiale, secondo le regolamentazioni fissate rispettivamente dalla legge regionale 10/99 e dalla L.R. 14/2008 "Disposizioni di adeguamento della normativa regionale". L'esigenza discende dalla specificità del territorio ligure che registra la presenza di diversi insediamenti collinari privi o carenti di viabilità, collocati in aree fragili dal punto di vista ambientale, per cui si considera preferibile ed economico accordare un contributo agli enti locali o ai diretti interessati, siano essi residenti o attività economiche, per l'installazione di mezzi meccanizzati leggeri che evitino la realizzazione di costose e spesso dirompenti opere viarie.

Sono stati poi accorpati in un programma strategico regionale alcuni interventi su strade provinciali, tutti particolarmente importanti per le esigenze locali e connessi con prospettive di sviluppo insediativo.

Progetto 1. Terzo lotto dell'Aurelia bis della Spezia: viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia

Il progetto dell'Aurelia bis della Spezia risale alla fine degli anni '80 ma fino ad oggi è stato realizzato solo in parte e non ha ancora prodotto esiti sostanziali, se non strettamente locali; ad oggi, infatti, è stato completato solo il lotto fra l'autostrada e Lerici, che ha effettivamente risolto il problema dell'accessibilità al settore di levante del golfo, e recentemente è stato aperto alla circolazione il primo lotto, che collega la parte alta della città, in località Foce, con Riccò del Golfo, offrendo un importante servizio ad una parte della Val di Vara.

Viceversa, non è mai entrato in esercizio il secondo lotto, che aggira a monte il centro cittadino, nonostante da oltre 10 anni siano state completate le due gallerie principali, dato che i raccordi con la rete viaria ordinaria sono stati inclusi nella programmazione ANAS solo negli anni recenti e che solo adesso sono in corso di appalto (v. Programma Infrastrutture strategiche – giugno 2008)

Anche completando il secondo lotto non si sarebbe però giunti ad una soluzione organica del problema della accessibilità dell'area, dato che l'elemento di congiunzione con l'autostrada – e quindi il fattore di completamento del sistema – è costituito dal terzo lotto, cioè dalla tratta compresa fra lo svincolo di Stagnoni e la località Felettino, dove fra l'altro è stato localizzato il nuovo ospedale unico della Provincia della Spezia (Delibera Consiglio Regionale n. 34 del 1/8/2007)

Per questa oggettiva motivazione, efficacemente sottolineata anche dalla scelta localizzativa del nuovo ospedale, la Regione Liguria, con la delibera della Giunta Regionale n.335 del 2/4/2008, ha deciso di compartecipare all'investimento, dato che la parziale carenza di fondi statali avrebbe determinato un ulteriore rinvio dell'approvazione da parte del CIPE, con un conseguente ingiustificato ritardo nell'attuazione di un'opera riconosciuta come prioritaria.

Costo dell'intervento: 239 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	25	Opere pubbliche diversificate
Cofinanziamento ANAS	214	
TOTALE	**239**	

Cronoprogramma dell'intervento

Il progetto definitivo dell'opera è approvato: il bando della gara di appalto sarà pubblicato entro il 2008; di conseguenza, tenuto conto dei tempi per l'espletamento della gara, l'inizio dei lavori potrà avvenire a metà 2009, con l'obiettivo di concluderli entro la fine del 2012.

Modalità di attuazione SAD

Conferimento diretto ad ANAS del cofinanziamento.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	2,5
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. strada migliorata	100%

Progetto 2. Tunnel stradale della Val Fontanabuona

Relativamente alla viabilità principale non classificata come statale, le priorità regionali riguardano gli assi ortogonali che convergono sulla costa ed in questo senso la precedenza viene attribuita al tunnel di collegamento fra la valle Fontanabuona e lo svincolo autostradale della A12 di Rapallo, già compreso nel primo elenco delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo ma fino ad oggi non finanziato; allo scopo si è stabilito di sviluppare uno studio di fattibilità, in corso di affidamento, e di programmare un investimento sui fondi FAS regionali di 25 M€, comprensivo degli oneri per la progettazione.

Alla base di questa decisione stanno le condizioni geografiche e socio – economiche di questo comprensorio che coincide con una lunga vallata disposta parallelamente alla costa ligure di levante, alle spalle del golfo del Tigullio, del tutto priva di infrastrutture ferroviarie ed autostradali, nonostante un lungo e finora sterile dibattito sulla cosiddetta gronda autostradale di levante; storicamente la valle è stata sede delle cave e dell'industria dell'ardesia e per lungo tempo è stata leader internazionale del settore, ad oggi in crisi a causa della concorrenza dei produttori di ardesia del terzo mondo – in testa la Cina – e dei molteplici prodotti industrializzati per la copertura dei tetti.

Questo fenomeno, unitamente al progressivo abbandono dell'agricoltura montana, attività prevalente fino al dopoguerra, ed al relativo isolamento geografico dell'area ha determinato un massiccio calo della popolazione residente, tanto che nell'insieme i Comuni della valle contano oggi in complesso circa 11.000 abitanti, a fronte degli oltre 30.000 residenti degli anni '60:

La nuova infrastrutturazione di collegamento costituisce presupposto indispensabile per l'inversione di tale trend negativo. L'opzione del tunnel stradale di collegamento con la rete autostradale – condivisa unanimemente da tutti i Comuni della valle, dalla Comunità Montana e dalla Provincia di Genova – è ritenuta volano per invertire le tendenze in atto e sviluppare ulteriori potenzialità di sivluppo economico, identificabili innanzitutto nelle esigenze di rilocalizzazione di attività industriali ad oggi insediate sulla costa, generalmente in spazi insufficienti, nonché dall'indotto turistico della riviera, che viene parzialmente veicolato all'interno grazie al miglioramento del collegamento costa-entroterra.

Ferma restando l'esclusione dell'opzione zero (nessun intervento) si evidenzia che dall'analisi delle diverse alternative progettuali finora esaminate il tunnel rappresenta la soluzione meno costosa e impattante sul territorio, tenuto conto che l'eventuale opzione alternativa di potenziare l'uscita viaria in direzione del fondovalle dell'Entella avrebbe un costo almeno equivalente in termini di investimento ma produrrebbe effetti assai meno significativi in termini di funzionalità e di tempi di percorrenza ed assai più impattanti in termini di conferma degli attraversamenti dei nuclei abitati dell'intero fondovalle, a meno di non prendere in considerazione un raddoppio della ex SS. 225, di impatto dirompente sotto il profilo ambientale e quindi praticamente irrealizzabile.

Si stima che la realizzazione dell'opera richieda un investimento dell'ordine di 60 M€. Tale costo si riferisce all'investimento viario base, comunque pienamente funzionale, cui dovrà essere eventualmente sommato l'importo di una seconda opera, di carattere eminentemente autostradale, dato che il territorio propende per una soluzione di raccordo diretto con l'autostrada, in prima ipotesi localizzabile a ponente dell'attuale svincolo di Rapallo, secondo una prima geometrizzazione sviluppata dalla Provincia; in questo secondo caso il tunnel andrebbe ad assumere una fisionomia particolare, con un incremento non irrilevante della complessità, ma di converso, in questo modo risulterebbe possibile intercettare un cofinanziamento da parte dell'ente concedente o della concessionaria autostradale, al momento non quantificabile.

La Regione Liguria ha anticipato con proprie risorse il finanziamento dello SDF per 249.000 € che, una volta approvato il PAR FAS, saranno poste a carico del FAS regionale.

Al fine di contenere al massimo il costo dell'opera e di limitare i disagi per le aree insediate, nello SDF in corso è stato espressamente richiesto di esaminare la tematica della collocazione dei materiali di scavo della galleria, con lo scopo specifico di sistemarli adeguatamente nell'ambito del cantiere o in aree limitrofe, evitando di trasferire all'esterno gli impatti dell'opera.

La logica del cofinanziamento resta comunque una invariante valida per qualsiasi ipotesi di lavoro, dato che le risorse FAS regionali sono comunque limitate ma anche che il concorso dello Stato o della Provincia di Genova e dei Comuni o, in ultima istanza, il ricorso ad una forma di pedaggio paiono pienamente giustificati, sia in ragione dell'avvenuto inserimento del progetto nel primo elenco delle opere strategiche della Legge Obiettivo, sia in relazione all'oggettivo interesse degli Enti locali e

dell'utenza; in pendenza della conclusione dello studio di fattibilità, la compiuta definizione delle modalità di cofinanziamento non è al momento possibile ma ciò non inficia la concreta fattibilità dell'opera, dato che, in ogni caso, la Regione Liguria dispone autonomamente delle potenzialità per realizzarla, se non altro attraverso la sommatoria della capitalizzazione di una concessione trentennale a pedaggio garantito con i 25 M€ stanziati sul FAS regionale.

Costo stimato intervento: 60 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	25	SDF, progettazione e realizzazione opera
FAS nazionale*	35	Realizzazione opera
TOTALE	**60**	

**** o, in alternativa, concessione trentennale a pedaggio garantito***

Cronoprogramma dell'intervento

SDF: completamento entro il 31/12/2008. Lo studio di fattibilità comprenderà l'analisi dei flussi di traffico e quindi fornirà anche i dati essenziali per il consolidamento dell'opzione a pedaggio che in difetto di un cofinanziamento statale costituisce una alternativa per l'impostazione di un intervento in project financing.

Progettazione definitiva: entro il 31/12/2009.

Inizio lavori: 2011.

Modalità di attuazione APQ o SAD

Da definire, in relazione all'esito dello studio di fattibilità e comunque compatibilmente con la normativa sui lavori pubblici.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Galleria a canna semplice	Km	2,5

Progetto 3. Fondo per la progettazione

Allo scopo di accelerare l'attuazione dell'Aurelia bis, la Regione Liguria intende partecipare attivamente agli investimenti per la modernizzazione anche anticipando la progettazione di alcuni degli interventi attualmente non contemplati dal piano quinquennale ANAS, dato che l'apporto ed il coinvolgimento del territorio risultano determinanti per la scelta e la gestazione delle opere più urgenti e strategiche, sia in termini di definizione di tracciati condivisi, sia per la definizione di interventi che equilibrino le esigenze funzionali con il contenimento dei costi (vedi sintesi sviluppatanello specchietto in fondo alla scheda).

Alcuni di questi progetti prioritari sono già a livello di studi di fattibilità, secondo una impostazione improntata al contenimento dei costi e quindi assai diversa da quella adottata in origine per la prima tratta di Aurelia Bis, a doppia galleria, di Sanremo, rivelatasi scarsamente efficiente e soprattutto squilibrata in termini di costi e benefici.

Per la progettazione di alcune di queste opere, con particolare riguardo alle analisi di carattere geologico, idraulico ed ambientale, si reputa prioritario un primo stanziamento di 3 M€, costituito da fondi FAS e da altri apporti, contenuto ma sufficiente per sviluppare le tratte di Andora e di Ventimiglia ed in subordine alcuni degli altri interventi di modernizzazione sintetizzati nell'allegato ma anche per redigere lo studio di fattibilità per la revisione del progetto del tunnel fra Armo e Cantarana, sostitutivo del valico della SS 28 del Col di Nava, che interessa la Regione Piemonte quale collegamento alternativo dell'itinerario autostradale.

Nel caso di Andora l'opzione, prevista dal PUC, è di realizzare un raccordo fra l'esistente Aurelia Bis di Alassio – estremamente sottoutilizzata – e la viabilità di fondovalle del torrente Merula, in modo da incrementare sensibilmente l'utilizzo della tratta già realizzata e da costituire una efficace alternativa al segmento autostradale della A10 compreso fra gli svincoli di Albenga ed Andora, particolarmente critico in conseguenza delle salite che conducono alla galleria di valico che frequentemente determinano la paralisi dell'intera rete, sia stradale che autostradale; la valenza dell'intervento è quindi anche di sicurezza ma la realizzazione della galleria avrebbe anche altri riflessi, dal decongestionamento degli abitati alla possibilità di inserimento delle condotte di adduzione dirette al depuratore dell'area ingauna, previsto a Villanova di Albenga, nell'adiacente valle del torrente Centa.

Nel caso di Ventimiglia, invece, il fattore determinante è il decongestionamento della viabilità ordinaria, che oltre al centro urbano di Ventimiglia interessa anche l'intera agglomerazione di Camporosso, Vallecrosia, Bordighera e delle valli contermini, ormai prossime alla paralisi; a tale scopo è in corso uno studio di fattibilità, commissionato con la collaborazione di RFI, nell'ambito del programma di riconversione dei grandi parchi ferroviari dismessi della zona di confine con la Francia, espressamente finalizzato ad individuare il tracciato più economico per l'attraversamento alternativo dell'abitato di Ventimiglia, incentrato sulla cessione delle aree in fregio al parco ferroviario di stazione, in modo da minimizzare lo sviluppo di tratte in galleria.

Anni addietro l'ANAS ha sviluppato il progetto di un tunnel fra Armo e Cantarana, sostitutivo del valico della SS28 del Col di Nava, realizzando anche il foro pilota della galleria principale, secondo una impostazione che determina costi altissimi, dell'ordine di 200 M€, tanto che fino ad oggi l'opera è stata esclusa dalla programmazione pluriennale dell'ANAS; l'intenzione è di riesaminare criticamente il progetto, con l'obiettivo di individuare possibili risparmi consistenti, ma anche di valutare il possibile ricorso a forme di pedaggio, funzionali alla concessione dell'opera.

Costo dell'intervento: 3 M€

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	1,0	Progettazione
ANAS e/o Enti locali	1,5	
Fondi regionali	0,5	
TOTALE	**3,0**	

Cronoprogramma dell'intervento

L'intera campagna di progettazioni comporta un periodo di 12 – 18 mesi

Modalità di attuazione SAD

Secondo le procedure di legge

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
SDF finanziati	n	5
Progettazioni definitive finanziate	n	2

Sintesi degli obiettivi consolidati per la modernizzazione della SS1 Aurelia

1. prosecuzione verso ponente dell'Aurelia Bis di Sanremo, già programmata dall'ANAS per quanto concerne la tratta fino alla località Foce, mentre per l'ulteriore tratta fino a Coldirodi il Comune di Sanremo ha commissionato lo sviluppo del progetto preliminare;
2. nuova tratta di aggiramento dell'abitato di Imperia, estesa verso levante fino a Diano Marina, S. Bartolomeo al mare e Cervo, per la quale l'ANAS ha sviluppato il progetto preliminare, approvato con prescrizioni, ma al momento non inserito nella programmazione pluriennale ANAS e quindi suscettibile di semplificazione, finalizzata alla riduzione del costo;
3. collegamento alternativo fra Ceriale, in corrispondenza del colle del Picaro, e lo svincolo di Borghetto;
4. soluzione della tratta critica convergente su Finale Ligure, secondo un tracciato da focalizzare, tornata recentemente alla ribalta in conseguenza della frana di Noli che ha inibito l'utilizzo dell'Aurelia per diversi mesi;
5. completamento dell'Aurelia Bis di Savona, relativamente alle tratte convergenti sul lotto recentemente finanziato da ANAS, rispettivamente dal lato di Vado, attraverso la strada di scorrimento esistente ed il raccordo di via Stalingrado, e dal lato di Albisola, mediante un tracciato da consolidare;
6. completamento del tratto di Aurelia Bis di aggiramento dell'abitato di Varazze, già prevalentemente attivo;
7. raddoppio dell'Aurelia a monte del nucleo abitato di Voltri, realizzabile attraverso la costruzione di una galleria fra le valli dei torrenti Leiro e Cerusa, già individuata come opera essenziale per la cantierizzazione della gronda autostradale di ponente e quindi attribuita attuativamente alla società concessionaria;
8. concessionaria SALT e gli interventi già programmati da ANAS e dalla Provincia della Spezia gravitanti sul nuovo svincolo di Fornola, programmato e finanziato dall'ANAS e destinato a diventare il perno distributivo dell'intero ambito territoriale.

Progetto 4. Progetti strategici locali per il miglioramento della viabilità provinciale

È articolato in 6 diversi interventi localizzati nelle quattro province liguri (Cofinanziamento FAS complessivo 7 M€) **Modalità di attuazione: SAD**

Provincia di Imperia

4.A Interventi di adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza della viabilità esistente di collegamento tra i centri abitati del Comune di Taggia e del Comune di Castellaro. II lotto di completamento.

L'obiettivo dell'intervento è di consentire il collegamento e il transito in sicurezza con una viabilità che migliori le condizioni di vivibilità del territorio interessato alleggerendo il congestionamento del traffico sulla viabilità principale. Il lotto finanziato consente il definitivo completamento dell''opera.

La realizzazione della viabilità di collegamento tra i comuni di Castellaro e Taggia è stata iniziata, nel suo tracciato originale, all'inizio degli anni 80 ed ha subito via via miglioramenti funzionali e messe in sicurezza, a tratti, a seguito della sempre più pressante richiesta d'utilizzo da parte della popolazione. Il primo lotto dell'intervento (630.000 €) è stato finanziato con il FIR (Fondo investimenti regionali) Il lotto di completamento elimina in modo definitivo le strozzature ad oggi esistenti e permette quindi un collegamento rapido tra i due Comuni.

Costo dell'intervento: 1,2 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	0,8	Infrastruttura viaria
Cofinanziamento enti locali	0,4	Infrastruttura viaria
TOTALE	**1,2**	

Cronoprogramma degli interventi

Progetto preliminare (approvato con DCC n.9 del 17/04/2007 con contestuale avvio della procedura espropriativa). Il lotto in oggetto potrà essere realizzato a partire dal 2010.

Modalità di attuazione

Gara d'appalto indetta dalla Provincia di Imperia.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	0,445
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. Strada migliorata	100%
Messa in sicurezza pedonale		0,445
Messa in sicurezza idraulica	% sul percorso totale	100%

Provincia di Savona

4.B Variante alla S.P. 15 Carcare – Melogno. Lotto 3B2 di completamento – Comune di Carcare

La strada provinciale 15 è un importante asse di collegamento della Val Bormida che risale la valle del torrente Bormida di Pallare fino al Colle del Melogno, per ricongiungersi alla S.P. 490 (ex statale) e, dall'alto del valico, affacciare il sistema vallivo dell'entroterra sulla costa di ponente.

Il progetto complessivo della variante presenta una lunghezza di ml 2.700 e consentirà una volta ultimato di disimpegnare tutto il traffico proveniente/diretto a Pallare/Bormida dall'attraversamento del centro abitato di Carcare, rispondendo all'esigenza di una maggiore rapidità di collegamenti tra la valle Bormida di Pallare e la viabilità principale, anche in funzione del raggiungimento della rete autostradale.

L'intervento di variante, per la sua complessità e per i relativi costi, è stato necessariamente affrontato con diversi lotti funzionali. Sono già stati realizzati 2 lotti.

Il lotto 2 parte dalla S.P. 15 fino alla via S. Giovanni ed è operativo.

E' stato progettato un terzo lotto che dovrebbe rappresentare il completamento del tracciato dalla via San Giovanni alla S.P. 29 in località Vispa.

Anche il 3° lotto è stato frazionato in più segmenti: è in corso di attuazione il lotto 3A dalla loc. Vispa a via delle Moglie: lo stralcio 3B1 è stato finanziato con fondi regionali (FIR) per un importo pari a 1,015 M€ ed attualmente è in corso di approvazione il progetto definitivo

Lo stralcio 3B2 oggetto del presente finanziamento rappresenta il completamento definitivo della variante all'abitato di Carcare.

Costo dell'intervento: 2,36 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	1,5	
Cofinanziamento enti locali	0,9	
TOTALE	**2,4**	

Cronoprogramma degli interventi

Progetto preliminare approvato. Progetto definitivo entro il 31 dicembre 2009

Si prevede l'attuazione dell'intervento a partire dal 2011.

Modalità di attuazione

Gara d'appalto indetta dalla Provincia di Savona.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità di cui in galleria	Km	0,410
	Km.	0,140
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. Strada migliorata	100%
Messa in sicurezza idraulica	% sul percorso totale	10%

Provincia di Genova

4.C Ammodernamento e variante della S.P. 16 della Valgraveglia tra il km.0+000 (loc. Settembrin) e il km. 1+100 (ponte di S. Lucia) - III Lotto funzionale

La S.P. 26 "della Valgraveglia" è una strada della lunghezza complessiva di km. 22+880. Essa costituisce di fatto l'asse portante della Valgraveglia, il cui territorio comprende i comuni di Carasco, Cogorno e Né. L'arteria riveste notevole importanza per lo sviluppo economico delle attività di valle, con particolare riferimento alle attività industriali di tipo estrattivo e all'industria alimentare.

Il progetto preliminare complessivo dell'opera è stato approvato con D.G.P. n. 76/23841 del 08/03/2005 per un importo complessivo di € 9.000.000.

Nel 2006 è stato firmato un accordo di programma che ha visto la condivisione dei soggetti interessati e la conseguente ripartizione degli oneri finanziari tra gli stessi, come evidenziato nella tabella.

Fonte finanziaria	**Importo in €**
Contributo statale	1.050.000
Provincia di Genova	1.745.000
Comune di Né	75.000
Comune di Cogorno	50.000

Comune di Carasco	25.000
C.M. Valli Aveto Graveglia e Sturla	50.000
C.M. Fontanabuona	5.000
Regione Liguria	6.000.000
TOTALE COMPLESSIVO	**9.000.000**

Ad oggi sono stati finanziati gli interventi diretti a tutelare l'ambiente e l'ecosistema ed in tale ambito legislativo è stata inserita l'eliminazione della strettoia relativa alla S.P. 26 di Val Graveglia dal km. 0+0000 al km. 1+000, utilizzando il contributo statale.

Un secondo lotto funzionale (Ponte S. Lucia) per un importo di 2 M€ è stato finanziato con APQ, utilizzando risorse della delibera CIPE 35/2005.

Il terzo ed ultimo lotto, dell'importo complessivo di € 6.479.000,00 è stato finanziato in parte dalla Regione Liguria nel 2006 attraverso il FIR per un importo di 2 M€ nell'anno 2006, cosi come indicato nell'Accordo di Programma.

L'intervento consiste nella realizzazione di un percorso che si sviluppa inizialmente lungo la sponda sinistra del Graveglia dall'innesto con la S.P. 33 di San Salvatore in rilevato stradale per circa 480 m; quindi con la realizzazione di un ponte di circa 50 m ci si porta in sponda destra del torrente per poi rientrare dopo circa 170 m con la realizzazione di un secondo ponte in sponda sinistra e innestati con la viabilità esistente all'altezza del ponte di S. Lucia di cui si prevede la demolizione e la successiva ricostruzione per adeguarlo sia strutturalmente che idraulicamente (opera finanziata con APQ).

Il finanziamento FAS consente il completamento definitivo dell'intervento e la sua piena funzionalità

Costo dell'intervento: 6,479 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	2,0	
Fondi regionali (FIR)	2,0	
Cofinanziamento enti locali	2,5	
TOTALE	**6,5**	

Cronoprogramma degli interventi

Progetto esecutivo approvato. Gara d'appalto prevista entro il 31/12/2008.

Modalità di attuazione

Gara d'appalto indetta dalla Provincia di Genova

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	1,1
Messa in sicurezza pedonale	Km.	1,1
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. Strada migliorata	100%
Messa in sicurezza idraulica	% sul percorso totale	20%

4.D Modifica alla viabilità della S.P. 52 nella frazione Geo - I Lotto

Il progetto prevede la progettazione e l'esecuzione delle opere di modifica alla viabilità della strada provinciale n° 52 "Della Guardia", nella frazione Geo, con demolizione di fabbricati in Comune di Ceranesi e di Genova. E' compresa anche la ricollocazione degli utenti dei fabbricati da demolire su un'area che metterà a disposizione il Comune di Ceranesi. Il 9 maggio 2006 è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra i Comuni di Ceranesi e Genova, la Regione Liguria, la Provincia di Genova, la Comunità Montana Alta Valpolcevera propedeutico ad un Accordo di Programma, in via di definizione, che individua i compiti di ciascuna amministrazione.

L' intervento finanziato con risorse FAS consente il bypass dell'abitato di Geo, che rappresenta una strozzatura su una strada dove transitano circa 400.000 persone/anno dirette al Santuario della Guardia, generalmente in pullman organizzati, ed è così strutturato:

- Lotto I. Realizzazione della strada sul territorio del Comune di Genova ed erezione del ponte sul Rio Molinassi e primo tratto in territorio di Ceranesi con contestuale demolizione degli edifici da abbattere. Totale € 1.850.000 così suddiviso: €1.000.000 a carico della Regione Liguria, € 700.000 a carico della Provincia di Genova, € 150.000 a carico della Comunità Montana Alta Valpolcevera;
- Lotto II. Allargamento della strada provinciale tra le chilometriche 0+100 e 0+200 in Ceranesi. Totale € 800.000 a carico della Provincia di Genova.

Parte dell'importo previsto sui fondi FAS potrà essere utilizzato per l'applicazione della LR 39/07 "Programmi regionali di intervento strategico", relativo alla ricollocazione dei residenti del Comune di Ceranesi

Costo dell'intervento: 1,85 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	1,00	
Cofinanziamento enti locali	0,85	
TOTALE	**1,85**	

Cronoprogramma degli interventi

Il progetto preliminare è definito. Nel biennio 2009-2010 verranno sviluppati il progetto definitivo e il programma operativo di ricollocazione dei residenti. I lavori potranno essere avviati a partire dal 2010

Modalità di attuazione

Gara d'appalto indetta dalla provincia di Genova.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	0,200
Messa in sicurezza pedonale	Km.	0,200
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. strada migliorata	100%
Messa in sicurezza idraulica	% sul percorso totale	20%

Provincia della Spezia

4.E Eliminazione strettoia di Bottagna in Comune di Vezzano Ligure

La modifica programmata dello svincolo di Fornola (progetto finanziato ANAS) determina una accentuazione dei flussi di attraversamento passivo nell'abitato di Bottagna, con aggravio delle condizioni di compatibilità ambientale. Il progetto prevede una piccola circonvallazione per aggirare l'abitato, finalizzata anche a mettere in sicurezza la viabilità

Costo dell'intervento: 1,5 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	1,0	
Cofinanziamento enti locali	0,5	
TOTALE	**1,5**	

Cronoprogramma degli interventi

Progetto esecutivo entro il 2009. Inizio lavori a partire dal 2010

Modalità di attuazione

Gara d'appalto indetta dalla provincia della Spezia

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	0,800
Messa in sicurezza pedonale	Km.	0,800
Larghezza media > 5m.	% sul totale Km. strada migliorata	100%
Messa in sicurezza idraulica	% sul percorso totale	100%

4.F Progetto di variante della Strada S.P.370 "Litoranea delle 5 terre" in località Campertone in Comune di Riomaggiore finalizzato alla demolizione del viadotto esistente

Nel corso della costruzione della ex SS 370, avvenuta alla metà degli anni 60, per consentire il collegamento sulla costa fra La Spezia e Genova, venne realizzato un particolare viadotto sopra il torrente Finale nel comune di Riomaggiore. Tale viadotto che nel punto più alto sfiora l'altezza dei 90 m, oltre ad essere fortemente impattante per un territorio così particolarmente sensibile, non possiede caratteristiche di sismoresistenza e necessita di una manutenzione straordinaria consistente, dato il suo forte degrado strutturale.

Il Comune di Riomaggiore, il Parco Nazionale delle 5 Terre, la Regione Liguria e la Soprintendenza sono unanimi nel condividere la necessità di abbattere tale "mostro" edilizio: Il Ministero dell'Ambiente ha già concesso al Parco Nazionale delle 5 Terre un finanziamento di 2,4 M€ per la Regione Liguria per abbattimento opere abusive.

E' pertanto necessario che le funzioni del viadotto vengano sostituite con la realizzazione di un breve tratto di strada a mezza costa, da progettare con la massima attenzione all'ambiente e al paesaggio, particolarmente sensibile, e sfruttando le manomissioni in parte già presenti in quanto residui della viabilità di cantiere come tracciato grezzo. tempi di realizzo sono previsti nell'ordine di otto/nove mesi.

Costo dell'intervento: 3,1 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	0,7	
Cofinanziamento Ministero Ambiente	2,4	
TOTALE	**3,1**	

Cronoprogramma degli interventi

La progettazione degli interventi e la procedura espropriativa verranno completate entro il 2009. I lavori verranno effettuati a partire dal 2010

Modalità di attuazione

Gara d'appalto a cura dell'Ente Parco nazionale delle 5 Terre

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Miglioramento viabilità	Km	0,700
Messa in sicurezza pedonale	Km	0,700

Progetto 5. Linea Metropolitana di Genova: completamento lavori tratta De Ferrari – Brignole

L'intervento rappresenta il completamento di un'opera già finanziata col FAS, oggetto di APQ e successivi accordi integrativi, per un importo di 107,872 M€.

Il completamento dell'opera, in corso di realizzazione, è essenziale per attribuire piena funzionalità all'intera linea, dato che raggiungendo la stazione ferroviaria di Brignole verrà attivato un efficace interscambio con i servizi ferroviari, sia locali, sia nazionali, e con le principali linee di trasporto pubblico su gomma, i cui capolinea sono attestati proprio in corrispondenza della stazione ferroviaria principale della città; di conseguenza, viene annessa una valenza primaria al completamento di questa opera, in quanto è previsto che incida in maniera estremamente sensibile sulle modalità di accesso al centro cittadino, già servito da altre 5 stazioni della metropolitana, modificando il rapporto di utilizzo fra mezzi pubblici e veicoli privati.

Il progetto, inserito nelle opere della Legge Obiettivo, è stato oggetto di una specifica analisi costi/benefici necessaria per il suo inserimento in APQ (progetto con importo superiore a 10 M€) ed è stato assogettato a VIA regionale, le cui prescrizioni sono tuttora validi.

Costo dell'intervento: 125 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	16,0	
Risorse FAS precedenti APQ	42,6	
Legge 211/92	45,6	
Comune di Genova	19,3	
Legge obiettivo	0,5	
Fondi regionali	1,0	
FAS nazionale*	**26,0**	**Completamento funz. stazione Brignole**
TOTALE	151,0	

**** qualora non siano disponibili fondi FAS nazionali i fondi per il completamento funzionale della stazione di Brignoledovranno essere ricercati nella rimodulazione della Legge 211/1992***

Cronoprogramma dell'intervento

L'opera è in corso di realizzazione e la fine dei lavori è prevista per il dicembre 2010

Modalità di attuazione APQ o SAD

Conferimento risorse al Comune di Genova, stazione appaltante.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Strutture interne pozzo Brignole (fondazioni, solette, travi, contropareti, muri interni, opere di completamento)	mc	5.824
Messa in sicurezza e completamento strutture interne "pozzo Corvetto"	mc	6.552
Completamento scavi e strutture stazione Brignole (resa al rustico)	mq	13.000
Finiture parziali stazione Brignole	mq	3.900
Continuazione forniture e montaggio impianti	mt	1.500
Lunghezza linea (tronchetto di manovra sul rilevato)	ml	200

Progetto 6. Costituzione di un fondo per la diffusione della mobilità sostenibile

Le leggi regionali 20/2004"Norme per favorire l'innovazione tecnologica, l'ammodernamento e il miglioramento dei livelli di sicurezza degli impianti a fune" e n. 14/2008 "Disposizioni di adeguamento della normativa regionale" fissano le regole per l'erogazione di contributi per i mezzi meccanizzati di risalita a basso impatto, con un limite di cofinanziamento del 70%.

La specificità e la fragilità del territorio ligure suggeriscono di ricorrere a soluzioni di questo genere ogni qualvolta si presentino situazioni di insediamenti collinari privi o carenti di viabilità, collocati in aree delicate dal punto di vista ambientale o del paesaggio, dal momento che l'unica alternativa per corrispondere alle legittime esigenze di mobilità dei residenti – spesso anziani e talvolta portatori di handicap – è costituita dalla costruzione di nuove tratte viarie, normalmente più costose, maggiormente incidenti sull'equilibrio territoriale e comunque difficili da gestire e mantenere.

Consolidare una modalità alternativa di approccio al problema, attraverso la costituzione di un fondo dedicato e la definizione di regole stabili, può rappresentare una alternativa valida e conveniente sia per gli enti locali o per le aziende di trasporto, sia per le comunità locali, organizzate in forme funzionali allo scopo, a seconda che siano costituite da soli residenti o anche da attività economiche.

Costo dell'intervento: 2,6 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	2,0	
Cofinanziamento enti locali/consorzi	0,6	
TOTALE	**2,6**	

Cronoprogramma degli interventi

Emissione del bando nel corso del 2008.

Modalità di attuazione SAD

Bando di concorso per gli impianti funiviari, successivo alla sperimentazione che sarà avviata con fondi regionali.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Impianti finanziati	N.	6

2.2 B. Competitività del sistema ambiente e territorio

Linea di Azione – Miglioramento della qualità ambientale e territoriale

Questa linea di azione fa riferimento a due obiettivi che vengono attuati rispettivamente con progetti per la **riconversione di ex aree industriali** e con progetti integrati di **riqualificazione urbana**.

Modalità di attuazione: SAD

Riconversione di ex aree industriali

Obiettivo specifico	**Progetti**
B.09 Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio	1. Area ex Enel La Spezia, loc. Pianazze; 2. Area ex Cermet – Comune di Arcola (SP); 3. Piana di Seriallo – Leivi (GE); 4. Area località Pertite – Millesimo (SV); 5. Area ex Acna di Cengio (SV).

La specificità territoriale e socio – economica della Liguria, connotata da una cronica scarsità di spazi e dalla conseguente carenza di offerta di aree produttive effettivamente utilizzabili, rendono indispensabile la riproposizione di operazioni ed investimenti funzionali ad ampliare la dimensione e la qualità delle aree industriali da immettere sul mercato, in particolare attraverso l'acquisizione, bonifica, demolizione e re - urbanizzazione di parte delle aree storicamente produttive, oggi espulse dal ciclo di impiego in ragione della eccessiva incidenza dei costi base di riconversione, o l'approntamento di nuove aree a fronte di consistenti interventi di sistemazione idrogeologica. Va considerato infatti che in carenza di operazioni di acquisizione pubblica e in mancanza di investimenti mirati di demolizione, bonifica e urbanizzazione la disponibilità di aree industriali rimane inferiore alle esigenze del sistema produttivo.

I 10 M€ di risorse FAS si sommano ai fondi di rotazione già operativi e utilizzati per l'acquisizione delle aree e degli immobili.

L'offerta di aree per insediamenti produttivi opera in complementarietà con gli interventi cofinanziati dal FESR per il rafforzamento e lo sviluppo del sistema produttivo, marcatamente mirati all'innovazione per il miglioramento della competività,

Nel periodo 2000-2006 la Regione ha allocato su tale linea di azione risorse della misura 3.1 "aree industriali ed aree ecologicamente attrezzate" del Docup Obiettivo 2 pari a complessivi 15,80 M€ oltre al fondo FILSE per acquisto aree ex art.6 della L.R.43/94 con una disponibilità complessiva di circa 2M€.

Il complesso delle risorse è stato gestito dalla Finanziaria regionale e da società partecipate, espressamente destinate a favorire la reindustrializzazione di alcuni specifici ambiti del genovesato, del savonese, della val Bormida e dello spezzino (Sviluppo Genova S.p.A., IPS s.c.p.a., Cairo Riendustria S.c.p.a., Cengio Sviluppo S.r.l., Spedia S.p.A.), che curano l'acquisizione delle aree, la loro urbanizzazione ed infrastrutturazione e procedono alla vendita alle aziende a prezzi di mercato. Ad oggi la percentuale di utilizzo delle risorse complessive assegnate (ivi comprese le aree acquisite ma non ancora riconvertite) è pari al 91% del totale.

Gli interventi sulle aree oggetto di riconversione con tali risorse sono ultimate o in corso di ultimazione (la Misura 3.1. prevede la scadenza degli interventi entro il 31 dicembre 2008) ed alcune in avvio di utilizzo. Gli insediamenti già avviati (Follo ex Indo, Darsena Pagliari La Spezia, Cartiera di Voltri, Cairo ex Agrimont) riguardano piccole e medie imprese che operano nei seguenti settori: servizi, meccanica, nautica, produzione di semilavorati metallici, logistica, bonifiche e gestione rifiuti urbani ed assimilati, edilizia, laboratori, alimentari, componentistica, software, con un numero di occupati stimato a regime pari a 700 unità circa.

A partire dalla fine del 2007 la Regione ha altresì messo a disposizione di FILSE ulteriori 9 M€ per acquistare, recuperare e dotare di infrastrutture aree e fabbricati destinati all'insediamento di imprese (ex art. 6 L.R.43/94 così come modificata dalla L.R. n. 47/06 e art. 4 comma 1 lett f) L.R. 33/02)**:** ciò ha

permesso di attivare le istruttorie su diverse aree, per le quali sono in corso le procedure/attività di acquisizione.

Con i 10 M€ si attiveranno, in coerenza con la tempistica di attuazione del Programma FAS, interventi in aree inserite negli ambiti territoriali nelle province di Genova, Imperia, La Spezia e Savona fra quelli identificati nelle seguenti schede progettuali, che al momento presentano una potenziale domanda da parte delle imprese. Tali interventi sono previsti a regia pubblica da parte di FILSE SpA e/o sue società partecipate di sviluppo locale territoriali.

Relativamente alla sola area ex ACNA di Cengio, la Regione presenterà richiesta di risorse a valere sul Programma Straordinario nazionale per il recupero economico-produttivo di siti industriali inquinati che per il centro nord prevede 450 M€. Tali risorse andranno a cofinanziare l'intervento (comprensivo di un raccordo viario che interessa anche l'area di Millesimo/Cengio "Pertite") che assume carattere di priorità nell'ambito della presente programmazione.

L'andamento del mercato induce comunque a prevedere una maggiore flessibilità, per cui non si esclude che le risorse disponibili possano essere riprogrammate su interventi analoghi che manifestino in fase di attuazione una maggiore operatività.

Nell'arco temporale di programmazione interessato sono ipotizzabili infatti interventi che allo stato attuale non presentano ancora una definizione tale da tradursi in specifiche schede progettuali. In relazione all'andamento della domanda da parte delle imprese, appare quindi inopportuno escludere la possibilità di intervenire in ambiti diversi, aventi caratteristiche potenzialmente più interessanti, il cui sviluppo dipende anche da investimenti infrastrutturali di grande scala: un esempio per tutti è dato dalla progettualità che solo adesso si sta concretizzando per quanto riguarda le aree a servizio del porto di Genova ed altri interventi a scala minore in provincia di Genova, nella Val Fontanabuona o in Val Polcevera.

Gli interventi in Val Fontanabuona, in particolare, sono collegabili alla realizzazione del previsto tunnel in ragione della necessità di aumentare l'offerta di aree produttive già individuate nel Piano Territoriale di Coordinamento, mentre gli interventi in Val Polcevera sono sempre legati all'esigenza di creazione di spazi con destinazione retroportuale.

Per quanto riguarda la provincia di Imperia, sono attualmente allo studio due interventi localizzati rispettivamente nell'ambito produttivo della Val Roja e della Bassa Valle Armea, ed altri operazioni sono in corso di valutazione nelle aree pose alle spalle dei porti di Savona e La Spezia.

Sono tutte aree di nuova realizzazione, che riguardano per il Genovesato circa 160.000 mq con un costo complessivo per acquisto e approntamento area di circa 3,13 M€ e per Imperia aree comprese fra 90.000 e 220.000 mq. con un costo complessivo stimato tra i 3,8 e i 6,2 M€, mentre una quantificazione non è ancora possibile per gli ambiti spezzino e savonese.

Progetto 1. Area ex ENEL La Spezia, Loc. Pianazze

Sono state definite delle soluzioni di massima di utilizzo dell'area attraverso la predisposizione di diverse soluzioni planimetriche che consentano la verifica della praticabilità dell'iniziativa sia dal punto di vista insediativo che da quello economico finanziario.

Per la viabilità di accesso esiste un progetto preliminare approvato dal Comune della Spezia.

Si è in attesa di determinazioni dell'Amministrazione Comunale relative alle verifiche ambientali presso il Ministero competente.

E' possibile un acquisto da parte di FI.L.S.E. S.p.A. con successiva realizzazione dell'intervento di recupero anche con la collaborazione di Spedia S.p.A.

Stato attuale dell'area

L'area, di proprietà del comune della Spezia, ha una estensione di circa 30.277 mq. per una SLU massima realizzabile pari a 10.617 mq. con annessi spazi per area pubblica e parcheggi di 6.000 mq. E parzialmente urbanizzata: nel lotto sono compresi una cabina elettrica e una centrale termica. E' presente nell'area un manufatto adibito a fognatura da ricoprire. Sono, altresì, presenti manufatti in origine adibiti a mensa e spogliatoio.

Infrastrutture

Autostrada: A12 il casello di riferimento è quello della Spezia, posto a 2 km e collegato alla città tramite la superstrada. A metà di tale superstrada vi è uscita diretta per questa zona.

Porto: porto della Spezia è a circa 2 km.

Aeroporto: di Genova a circa 100 km. e di Pisa a circa 80 km.

Ferrovia:stazione della Spezia a circa 8 km, stazione merci a Valdellora 4 km.

Costi intervento

Voci di costo	Importo in €
Acquisto compendio	1.500.000,0
Approntamento e piazzali	1.100.000,0
Altre spese	214.322,8
TOTALE	**2.814.322,8**

Progetto 2. Area Ex Cermet – Comune di Arcola (SP)

Il sito è stato acquistato da FI.L.S.E. S.p.A. a seguito di aggiudicazione dell'asta pubblica di vendita nel luglio 2007. Con finanziamenti regionali è stato messo in sicurezza, e dallo stesso sono state rimosse quasi tutte le scorie esistenti. Rimangono da rimuovere l'ultimo cumulo di scorie presenti sull'area oltre ad altri rifiuti superficiali. A conclusione delle operazioni di rimozione superficiale sarà possibile effettuare un piano di caratterizzazione completo dell'area al fine di definire un eventuale progetto di bonifica e la sua realizzazione.

L'intervento di recupero del sito può quindi essere preliminarmente definito nel completamento dello smaltimento rifiuti, nella demolizione degli edifici esistenti e nell'infrastrutturazione ed approntamento area, nonché nella realizzazione di nuovi edifici (mantenendo l'indice di edificabilità attuale del 40% o incrementandolo in rapporto alle eventuali variazioni di destinazione).

Parte degli investimenti pubblici necessari per rendere riconvertibile l'area devono essere utilizzati anche per la realizzazione della regimazione idraulica ed ifrogeologica, tenuto conto della prossimità con il Fiume Magra e con alcuni affluenti, almeno per le componenti interdipendenti.

Stato attuale dell'area

L'area dismessa ha un'estensione di circa 26.000 mq. e su di essa insistono 3 fabbricati ad uso industriale con superficie di mq. 10.200 ca, comprensivi dell'alloggio per il custode.

Infrastrutture

Autostrada:A12 – casello La Spezia a circa 3km.

Porto: porto della Spezia a circa 7 km.

Aeroporto: di Genova a circa 90km. e di Pisa a circa 60km.

Ferrovia:stazione della Spezia a circa 7 km.

Costi intervento

Voci di costo	Importo in €
Acquisto compendio	520.000,0
Approntamento area*	2.082.096,0
Altre spese	218.281,5
TOTALE	**2.820.377,5**

* Nei costi sotto riportati non è contemplata l'eventuale bonifica del sottosuolo.

Progetto 3. Piana di Seriallo – Leivi (GE)

Per l'area interessata è in corso di approvazione definitiva un Accordo di Pianificazione a seguito del quale, in Accordo di programma, è prevista l'approvazione di uno Strumento Urbanistico Attuativo che assicuri la gestione unitaria del processo di attuazione degli interventi, l'inserimento nel paesaggio ed il dimensionamento degli insediamenti, individuando le soluzioni relative alle problematiche di assetto idrogeologico che interessano il sito.

L'intervento è essenzialmente funzionale allo spostamento della sede della Lames S.p.A. operante a Chiavari nel distretto della meccanica attraverso una complessa operazione coordinata da FI.L.S.E. S.p.A., che prevede un unico Accordo di Programma che contenga:

- SUA di Piana di Seriallo a cui seguirà l'acquisto dell'area da parte di FI.L.S.E. S.p.A. con risorse a valere sul fondo di cui all'art. 4 comma 1 della L.R. 33 del agosto 2002 (interventi da realizzarsi nell'ambito dei sistemi produttivi locali e dei distretti industriali), come modificata dalla L.R. 24 del 3 ottobre 2003 e dalla L.R. n. 17 del 3 luglio 2006;
- SUA del Comune di Chiavari per il cambio di destinazione dell'area attualmente occupata dalla Lames S.p.A. da industriale a residenziale;
- piano industriale di trasferimento e rilocalizzazione della Lames S.p.A.

Si tratta di conseguenza di intervento mirato per corrispondere alla domanda di rilocalizzazione di attività produttive – per quanto riguarda la Lames - a cui faranno seguito ulteriori insediamenti nella parte libera dell'area, per cui l'osservazione dell'Autorità Ambientale trova una immediata rispondenza. Per quanto riguarda invece la valutazione di carattere idraulico si sottolinea che l'accordo di pianificazione in itinere attribuisce massima rilevanza a tale aspetto, con l'obiettivo specifico di evitare riflessi negativi sul regime del corso d'acqua, tanto che la sostenibilità economica dell'operazione è significativamente condizionata dall'onere connesso con i costi di sistemazione idrogeologica dell'area.

Stato attuale dell'area

L'area ha una estensione complessiva di circa 116.750 mq, di cui a destinazione produttiva circa 77.000 mq, a cui potrà corrispondere una superficie coperta costruibile a destinazione produttiva pari a circa 25.000 mq.

La proprietà è attualmente incolta e suddivisa tra molteplici soggetti privati.

Infrastrutture

Autostrada: A12 casello di Lavagna a circa 10 km.

Porto: di Genova a circa 59 km.

Aeroporto: di Genova a circa 60 km.

Ferrovia: stazione di Lavagna a circa 11 km.

Costi intervento

Voci di costo	Importo in €
Acquisto area	521.872,5
Approntamento area	6.435.000,0
Viabilità di accesso all'area	1.500.000,0
Altre spese	623.378,0
TOTALE	**9.080.250,5**

Progetto 4. Area Località Pertite – Millesimo (SV)

Per l'area interessata è in corso di definizione un accordo finalizzato all'insediamento nell'area di un distretto della meccanica connesso all'indotto di un'importante azienda sita in Millesimo che potrebbe rilocalizzarsi nell'area stessa. L'intervento prevede il recupero dell'area tramite l'infrastrutturazione della stessa (infrastrutture di accesso, viabilità interna, parcheggi e reti), la costruzione di palazzine, uffici e capannoni industriali e l'eventuale ristrutturazione di quello esistente. L'area confina con un SIC che risulta solo parzialmente interferito dal progetto di riconversione.

Stato dell'area

L'area ha una estensione complessiva di circa 168.000 mq. ed è di proprietà di un unico privato: esiste un capannone dismesso ed il resto è libero.

Infrastrutture

Autostrada:A6 casello di Millesimo a circa 2,5 km.

Porto: di Savona a circa 36 km.

Aeroporto: di Genova a circa 76 km.

Ferrovia: stazione di Cengio – linea TO_SV – a circa 1,5 km

Costi Intervento

Voci di costo	Importo in €
Acquisto area	2.645.400,0
Approntamento area	5.499.470,9
Altre spese	785.962,4
TOTALE	**8.930.833,3**

Progetto 5. Area Ex Acna di Cengio (SV)

Stato attuale dell'area

Attualmente l'area è dismessa dall'attività industriale cessata nel 1999 ed è oggetto di bonifica in attuazione alla Legge 426/98 che ne ha anche disposto il finanziamento in quanto sito di interesse nazionale. A seguito della dichiarazione di stato di emergenza derivante dalla condizione di crisi socio – ambientale dell'area riguardante il sito è stato nominato un Commissario Straordinario per l'attuazione del processo di bonifica.

Lo stato di avanzamento delle attività di bonifica in corso nel sito è così sinteticamente rappresentato:

- sono ultimati gli interventi:
  - per la messa in sicurezza dei reflui salini contenuti nei bacini (zona A1)
  - relativi alle opere arginali di contenimento delle piene del fiume Bormida e di contenimento e drenaggio delle acque di falda interne;
  - di asportazione dei rifiuti e dei materiali contaminati delle collinette in zona A3 con deposito in zona A1;
  - di bonifica di un primo lotto della zona A2 (lotto 1) disponibile per insediamenti produttivi un'area di ca. 40.000 mq. con relative pertinenze;
  - di bonifica della area A4;
- la disponibilità delle restanti aree della zona A2 sarà resa indicativamente secondo i seguenti programmi:
  - è in corso di ultimazione un lotto di ca. 120.000 mq (lotto 2);
  - si prevede l'ultimazione di un ulteriore lotto di ca. 45.000 mq (lotto 3), entro il 2008;
- entro il primo semestre 2008 sarà realizzato il setto di separazione fra le zone A1 e A2, con l'obiettivo di completare l'impermeabilizzazione e la riprofilatura dell'intera area A1 entro la fine del 2009;
- si prevede il completamento degli interventi di riprofilatura sulla Zona A3 entro maggio 2009.

Proprietà attuale

Syndial S.p.A. già Enichem – Bormia S.p.A. – ACNA in liquidazione. Sono in corso le trattative per l'acquisto dell'area da parte di Cengio Sviluppo scpa.

Superficie territoriale

Comprende:

A) l'area dello stabilimento (circa 597.000 mq) che si sviluppa nell'ampia porzione di terreno del lobo dell'ansa fluviale con una forma di mezzaluna confinata tra il corso d'acqua e la linea ferroviaria Torino – Savona. L'area di stabilimento è ulteriormente suddivisibile in tre ambiti principali:

- l'area "A1" (circa 270.000 mq) nella zona ovest, in cui sono ubicati gli ex bacini di raccolta e di decantazione dei reflui di lavorazione, che viene utilizzata per la raccolta ed il deposito dei rifiuti e dei terreni inquinati presenti nel sito e provenienti dall'attività di bonifica delle residue aree industriali. Per tali aree è prevista la messa in sicurezza permanente;
- l'area "A2" (circa 242.000 mq) precedentemente caratterizzata dalla presenza di impianti produttivi ed infrastrutture industriali prevalentemente smantellati/demoliti nel corso della bonifica; a seguito del completamento della bonifica verranno mantenuti solo alcuni edifici utilizzabili a fini produttivi (uno, già insediato, ospita il CE.S.T.A.). Ricomprende anche la palazzina uffici dell'ex stabilimento e Palazzo Rosso. E' servita dal raccordo ferroviario e comprende la zona di impianti tecnologici (depuratore) che occupa circa 32.000 mq; potrà ospitare nuovi insediamenti produttivi ecologicamente compatibili: è l'ambito destinabile ad "area ecologicamente attrezzata.
- l'area golenale "A3" (circa 85.000 mq), posta in aderenza al confine dello stabilimento;

B) l'area di Pian Rocchetta, attualmente a destinazione "servizi" in Comune di Cengio ed ad uso agricolo in Comune di Saliceto. Estensione complessiva: mq 110.000 circa (presumibilmente utilizzabili a fine bonifica circa 50-60.000).In riferimento alla destinazione urbanistica occorre verificare la possibilità di varianti in sede di Accordo di Programma al fine di coordinarne la destinazione con i fini produttivi dell'area principale.

Infrastrutture

L'area dell'ex stabilimento sconta problematiche di accessibilità viaria, per l'obbligato attraversamento di Cengio e di Millesimo ed a causa del difficoltoso e stretto accesso in prossimità dell'ingresso all'area stessa, dopo l'uscita dell'abitato di Cengio. L'accesso all'area è invece facilitato a livello di rete ferroviaria, attraverso la presenza di raccordo ferroviario in area.

Autostrada: A6 Savona Torino: casello di Millesimo a circa 8 km; casello di Altare a circa 20 km.

Porto: di Genova a circa 70 km; di Savona a circa 30km

Aeroporto: di Genova a circa 75 km.; di Torino a circa 90 km; di Villanova d'Albenga a circa 70km.

Ferrovia: binari ferroviari in area; stazione di deposito merci di San Giuseppe di Cairo a circa 14 km.

Il miglioramento dell'accessibilità viabilistica all'area è fondamentale per il rilancio della stessa. E' stato in tal senso predisposto su incarico del Commissario delegato uno studio di fattibilità del tracciato di collegamento viario tra il casello di Millesimo, l'area ex ACNA e la S.P. 339 di Saliceto (collegamento con il Piemonte). Sulla base delle risultanze dello Studio di fattibilità, è risultata maggiormente fattibile dal punto di vista tecnico la soluzione progettuale che prevede un tracciato di fondo valle con alternanze tra la sponda sinistra e destra della Bormida, riutilizzando in parte il tracciato esistente della strada provinciale n. 339. Il costo di tale infrastruttura è pari ad euro 47.630.000 circa, esclusi oneri tecnici.

Progetti esistenti/previsioni

Il dimensionamento insediativo dell'area è rimandato ad Accordo di programma di interesse regionale previsto dagli strumenti urbanistici vigenti. E' in tal senso in corso di predisposizione il masterplan del sito da parte di FI.L.S.E. S.p.A. per il seguente Strumento Urbanistico Attuattivo (SUA), nonché la VAS ai sensi del D. Lgs.152/2006.

Si possono formulare delle valutazioni circa l'utilizzabilità delle singole zone del sito.

<u>zona A2 "area ecologicamente attrezzata"</u>

La superficie complessiva utilizzabile a fini produttivi è di circa 210.000 mq, sui quali insistono circa 10.200 mq di sedime di edifici, per una SLU complessiva esistente di circa 17.000. Si ipotizza un indice di edificabilità che consenta una reale funzionalità dell'area intorno al 30%, per una SLU complessiva pari a circa 70.000 mq.

Si prevede il potenziamento e l'adeguamento in area del raccordo ferroviario, fondamentale infrastruttura soprattutto in vista di un possibile utilizzo logistico retroportuale.

<u>zona A1, ambito dei bacini di lagunaggio</u>

Ambito di difficile utilizzabilità a fronte dei vincoli che deriveranno dalla bonifica. In corso di verifica il possibile utilizzo a piazzale logistico-retroportuale per carichi leggeri. Estensione complessiva: mq 270.000

<u>zona A3, aree golenali</u>

Ambito di non utilizzabilità a fronte di vincoli idraulici/rispetto fluviale.

Estensione complessiva: mq 85.000.

<u>zona A4, ambito di Pian Rocchetta</u>

Ambito attualmente a destinazione "servizi" in Comune di Cengio e ad uso agricolo in Comune di Saliceto. Estensione complessiva: mq 110.000 circa, di cui presumibilmente utilizzabile a fine bonifica circa il 50%. In corso di verifica l'utilizzabilità a fini di insediamenti produttivi.

Il recupero dell'area prevede una sua riqualificazione ed il connesso insediamento di imprese che presentino idonee caratteristiche ambientali ed una complementarietà delle rispettive attività produttive in modo da ridurre gli impatti ambientali, sia dal punto di vista degli scarti di lavorazione che di manipolazione dei semiprodotti.

Ciò premesso, in ragione della vicinanza alla costa, sulla base degli interessi già espressi e delle valutazioni di fattibilità predisposte dall'Autorità Portuale di Savona e da importanti operatori logistici del porto di Vado Ligure, un prioritario scenario insediativo per l'area di Cengio è quello che delinea una funzione logistico retroportuale al servizio del porto di Vado Ligure, ipotizzando sull'intera area di

Cengio un piano per l'utilizzo di circa 210.000 mq prevedibili in zona A2,oltre ad un possibile utilizzo a piazzale della zona A1.

In alternativa o complementariamente all'utilizzo logistico del sito ulteriori possibilità insediative possono essere individuate nell'ambito di attività di produzione ed artigianali manifatturiere e di servizi alla produzione. Saranno in tale ambito privilegiate tipologie di imprese che favoriscano modalità produttive rispettose della sostenibilità ambientale e finalizzate all'applicazione di un sistema di gestione ambientale con riferimento alla normativa ISO o al sistema EMAS di ecogestione ed audit. Sono già pervenute a tale proposito alcune esplicite manifestazioni di interesse all'insediamento.

Una volta acquisito il sito ex ACNA, i costi previsti dell'intervento sono individuabili preliminarmente come segue:

A. Riqualificazione a fini produttivi del sito

B. Infrastruttura di accesso all'area: Collegamento stradale Millesimo-ex ACNA- Cengio

A. Voci di costo	**Importo in €**
Approntamento suolo eliminazione sottoservizi	7.160.000
Opere approntamento area A2 e A3, urbanizzazioni, rilevato ferroviario	14.710.000
Approntamento area A1	10.000.000
Raccordo ferroviario	2.500.000
Spese tecniche	5.001.200
TOTALE	**39.371.200**

B: Voci di costo	**Importo in €**
Sistema di accesso all'area	8.270.000
Tratto collegamento accesso area Cengio	3.315.000
Spese tecniche somme a disposizione e IVA	3.808.750
TOTALE	**15.393.750**
TOTALE A + B	**54.764.950**

* trattasi del lotto funzionale della viabilità complessiva che collega l'area ex ACNA di Cengio al casello autostradale di Millesimo. L'intera opera è stata stimata, nello studio di fattibilità elaborato dal Commissario delegato, pari a 47,7 M€ oltre ad oneri e spese per un totale di circa 67 M€. I costi del lotto funzionale sopra indicato tengono conto di alcuni adeguamenti al tracciato del suddetto SDF derivanti dall'analisi di dettaglio di accesso all'area.

Costo stimato dell'investimento complessivo sulle aree da riqualificare : 87,7 M€[6]

Copertura finanziaria

Fonte	**Risorse - M€**	**Tipologia intervento finanziata**
FAS regionale	10,0	Bonifica, approntamento e infrastrutturazione aree
FAS nazionale da Programma Straordinario Nazionale "Recupero economico-produttivo siti ind.li inquinati"	30,0	Approntamento e infrastrutturazione ex ACNA
Fondo di Rotazione F.I.R.	10,4	Acquisto e infrastrutturazione aree ed immobili
Rientri da vendita aree	37,7	
TOTALE	**87,7**	

[6] la cifra comprende anche le aree del Genovesato e dell'Imperiese, attualmente in fase di istruttoria e quindi soggette a variazione.

Cronoprogramma degli interventi

Il programma si svilupperà con tempistiche differenziate per ciascuna area, secondo le priorità che verranno progressivamente definite; si prevede l'avvio dei primi interventi a partire da gennaio 2009 e la conclusione del programma entro il 2013.

Modalità di attuazione SAD

Si prevede come principale modalità di intervento, l'acquisizione delle aree da parte di FI.L.S.E S.p.A. attraverso i fondi di rotazione sopra indicati, e l'attuazione degli interventi di approntamento ed urbanizzazione delle aree direttamente o attraverso mandato alle proprie società di sviluppo locale territoriale.

Le aree approntate saranno messe a disposizione, a prezzi di mercato, a piccole e medie imprese produttive o di imprese aventi sede operativa nell'ambito dei distretti industriali o appartenenti ad una filiera produttiva.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Aree dismesse recuperate	n.	4
Aree dismesse recuperate	Mq.	813.000
Aree di nuova realizzazione	n.	4
Aree di nuova realizzazione	Mq.	554.000

Linea di Azione - Miglioramento della qualità ambientale e territoriale

Riqualificazione urbana

Obiettivo specifico	Progetti
B.10 Migliorare la prevenzione dei rischi naturali attraverso la tutela e salvaguardia del territorio soggetto a rischi di erosioni e dissesto idrogeologico con priorità per le zone ad alto rischio	A. Progetti strategici regionali 2. Regimazione idraulica del tratto terminale del Fiume Entella; 3. Regimazione idraulica tratto terminale del torrente Nervia e valorizzazione percorsi ciclabili;
B. 11 Migliorare la qualità, la vivibilità e la fruizione delle aree urbane, in particolare delle periferie e dei quartieri a rischio di disagio sociale	A. Progetti strategici regionali 1. Riqualificazione dell'abitato del Comune di Arcola; 4. Riconversione dei parchi ferroviari dei Comuni di Busalla e Ronco Scrivia; 5. Completamento dell'infrastrutturazione viaria principale del territorio della media valle del torrente Polcevera; 6. Riconversione aree e immobili stabilimento Piaggio Aero Industries, in Comune di Finale Ligure. B. Programmi strategici regionali Progetti da individuare attraverso un bando.

Per quanto riguarda il miglioramento dell'attrattività dei contesti urbani la Regione ha identificato una serie di progetti integrati strategici regionali e intende promuovere la realizzazione di azioni di riqualificazione urbana attraverso bandi strutturati secondo i criteri adottati dal POR Competitività nell'ambito dell'Asse 3.

Per quanto riguarda gli interventi di riqualificazione urbana è stato stabilito che gli interventi siano attuati – sia per il FESR che per il FAS – attraverso programmi integrati, espressamente concepiti per zone che presentino, in tutto o in parte, i seguenti fattori di criticità, che costituiscono condizioni di ammissibilità:

- disagio e marginalità sociale ed economica
- degrado fisico di immobili e strutture
- carenza di servizi e spazi pubblici e collettivi
- concentrazione insediativa con sottodimensionamento dei servizi pubblici e delle attrezzature
- congestione del traffico veicolare e conseguente elevato livello di inquinamento
- carenze infrastrutturali per la mobilità
- abbandono derivante dalla dismissione di attività industriali e produttive
- rischio idrogeologico e idraulico (livello R3 e R4 dei piani di bacino) o di erosione costiera

Dette condizioni di ammissibilità sono identiche a quelle previste dall'Asse 3 del PO FESR e approvate dal Comitato di Sorveglianza. La demarcazione e complementarietà viene pertanto assicurata dalla diversa allocazione a livello territoriale.

Infatti, mentre il FESR considera eligibili a finanziamento solo quei progetti integrati localizzati nelle macroconurbazioni – costituite da grandi centri urbani e dalle realtà urbane appartenenti ad entità amministrative confinanti, caratterizzate da una popolazione residente superiore a 40.000 unità – e stabilisce un numero massimo di 10 progetti integrati, per il FAS vengono considerati le realtà urbane diverse dai capoluoghi ma comunque con problematiche rilevanti e con livelli di complessità che sono inquadrabili e risolvibili solo attraverso lo strumento del programma integrato.

Si evidenzia che la definizione dei programmi integrati suddetti, unitamente a quelli finanziabili con l'Asse 3. del POR Competitività, concorrerà in maniera significativa alla riduzione delle residuali situazioni di rischio idraulico presenti nel territorio regionale.

Vengono identificate due tipologie di progetti, a cui corrispondono differenti modalità di attuazione, entrambe rivolte a realtà urbane agglomerate superiori a 10.000 abitanti, al fine di configurare un complesso di interventi essenziale per il rafforzamento della strategia complessiva di riqualificazione urbana articolata sul territorio:

Progetti strategici regionali: sono progetti integrati di riqualificazione urbana, localizzati in aree dove gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale hanno già rilevato la sussistenza di un complesso di fattori di criticità che possono essere risolti con interventi di infrastrutturazione la cui configurazione puntuale rende necessario il governo delle diverse componenti progettuali o già oggetto di Accordi di Programma con gli enti locali. Costituiscono nel loro insieme un programma a titolarità regionale, da attuarsi attraverso Accordi di programma.

Programmi strategici regionali: è destinato al finanziamento di progetti integrati per la riqualificazione di zone urbane degradate, proposti da Comuni singoli o associati, caratterizzati da agglomerati contigui, con popolazione non inferiore a 10.000 abitanti, che presentano problematiche analoghe, tali da richiedere la progettualità integrata.

A. Progetti strategici regionali

Questo specifico programma comprende 6 progetti integrati di interventi localizzati in ambiti definiti in modo puntuale, caratterizzati da contesti, obiettivi e fattori notevolmente diversificati ma considerati prioritari a livello regionale ed accomunati dalla valenza plurima degli interventi previsti.

Sono pertanto definite le aree e indicati in modo puntuale gli interventi finanziati: detti progetti vengono di seguito indicati in base al prevalente fattore di criticità.

Fattore di criticità	Progetti
Rischio idrogeologico e idraulico (livello R3 e R4 dei piani di bacino) Congestione del traffico veicolare e conseguente elevato livello di inquinamento	1. Magra e Vara - 2. Entella - 3. Nervia
Abbandono derivante dalla dismissione di attività industriali e produttive Congestione del traffico veicolare e conseguente elevato livello di inquinamento	4. Ronco-Busalla - 5. S. Olcese - 6. Finale Ligure

Progetto 1. Riqualificazione dell'abitato del Comune di Arcola

Razionalizzazione della circolazione viaria dell'intera vallata connessa con la realizzazione dello svincolo di Fornola, attraverso la realizzazione di un collegamento diretto fra Ceparana e S. Stefano Magra. Opere di mitigazione del rischio idrogeologico nel tratto spondale del fiume Magra

Comuni interessati: Arcola, Bolano, S. Stefano Magra, Vezzano Ligure

Il progetto nasce dall'esigenza di progettare in modo integrato il sistema viario della valle, in considerazione del fatto che la programmazione quinquennale dell'ANAS ha previsto e finanziato la riorganizzazione dello snodo viario di Fornola, la cui realizzazione determinerà la riorganizzazione della circolazione nell'intero ambito comportando anche, automaticamente, la concentrazione del flusso di transito sugli abitati di fondovalle della sponda destra idraulica, in particolare sul comune di Arcola.

Va pertanto realizzata una variante esterna all'abitato di Arcola, che per la sua prossimità al fiume non può prescindere dalla necessità di intervenire sulle opere di difesa spondale, che in quest'area non esistono, e che contribuiranno a separare e proteggere l'ambito del Parco fluviale. Nell'ambito della progettazione andrà inoltre valutato come eliminare alcune presenze incompatibili con il riassetto generale, fra cui un serbatoio della locale raffineria.

Per completare il programma ed integrare in maniera compiuta la rete viaria dell'area è poi necessario costruire un collegamento diretto tra Ceparana e S. Stefano Magra, fra le due sponde del Magra.

L'integrazione di questa tratta viaria evita in maniera definitiva la necessità di seguire itinerari tortuosi e consente inoltre di avviare un riordino delle aree produttive dismesse dell'intera area del retroporto della Spezia, sempre considerando in modo integrato i vincoli e le esigenze del Parco fluviale e di difesa idraulica.

L'ambito è di notevole delicatezza sotto il profilo ambientale, per la presenza del Parco di Montemarcello- Magra, per la presenza di un SIC ed in ragione della necessità di realizzare idonee sistemazioni idrauliche in coerenza con le indivazioni del Piano di Bacino vigente per cui, pur trattandosi di opere viarie, l'impostazione dei progetti sarà orientata ad individuare soluzioni compatibili, di concerto con le Autorità competenti e, dove possibile, ad integrare la progettazione con opere di protezione e valorizzazione di carattere definitivo.

Costo dell'intervento: 40 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	8	2 segmenti viari prioritari
Cofinanziamento enti locali	2	2 segmenti viari prioritari
Finanziamento ANAS	30	Nuovo svincolo di Fornola
TOTALE	**40**	

Cronoprogramma dell'intervento

I progetti dovranno essere redatti unitariamente, all'interno di un quadro di impostazione coerente atto a garantire l'obiettivo dell'integrazione plurifunzionale degli interventi. La progettazione definitiva sarà approvata entro la fine del 2009.Si prevede la realizzazione entro il 2012.

Modalità di attuazione SAD

Accordo di Programma Regione Liguria, Provincia della Spezia e comuni interessati, esteso anche alle aree urbane direttamente coinvolte nel processo di riqualificazione o interessate dagli effetti positivi delle infrastrutture programmate.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Opere di difesa spondale	km	3
Viabilità migliorata	km	3
Aree risanate da riutilizzare a fini produttivi	mq	30.000

Progetto 2. Regimazione idraulica del tratto terminale del Fiume Entella

Integrazione di diversi progetti, in parte già programmati e finanziati ed in parte complementari, con l'obiettivo di realizzare un assetto definitivo dell'intero fondovalle, fruibile ed ambientalmente compatibile.

Comuni interessati: Chiavari, Lavagna, Cogorno

Il progetto interessa la realizzazione delle difese spondali dell'Entella, da utilizzare anche quali supporti per un nuovo sistema viario spondale confluente sul casello autostradale di Lavagna ed eventualmente quali percorsi per la posa delle condotte fognarie convergenti sul depuratore della zona, ad oggi previsto alla foce del torrente, in sponda destra, in comune di Lavagna

Si prevede l'integrazione con i progetti già finanziati della sistemazione idraulica delle sponde dell'Entella, nel tratto compreso fra il ponte della Maddalena e la foce, e con il progetto viario di raccordo fra viale Kasman e lo svincolo autostradale, posto a carico di Autostrade per l'Italia dalla vigente convenzione con ANAS, al fine di completare la regimazione idraulica dell'intera tratta terminale del fiume e di realizzare la circonvallazione viaria di S.Salvatore di Cogorno, ponendo anche le basi per la costruzione del locale depuratore.

L'area prossima alla foce del Torrente Entella è delicata sotto il profilo ambientale in quanto in assenza di adeguate arginature l'intera piana risulta allagabile, nonché in relazione alla presenza di un SIC posto a tutela della residua naturalità del corso d'acqua. Di conseguenza la progettazione viene impostata definendo innanzitutto i fattori vincolanti sotto il profilo ambientale, perseguendo una soluzione integrata che compendi le esigenze di difesa idraulica – vincolanti – con la salvaguardia dell'ambiente e con le esigenze di mobilità del consistente insediamento urbanizzato formato da Chiavari, Lavagna, Cogorno e Carasco.

Costo dell'intervento: 42M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	8	Opere idrauliche e viarie
Cofinanziamento enti locali	2	Cofinanziamento minimo 20%
Finanziamento ANAS ASPI	20	Raccordo Kasman – svincolo
Fondi regionali	12	Sponde idrauliche verso la foce
TOTALE	**42**	

Cronoprogramma dell'intervento

Predisposizione di un quadro progettuale unitario entro il 2008. Definizione dei singoli progetti, affidata agli enti locali, entro il 2009.

Realizzazione degli interventi entro il 2012.

Modalità di attuazione SAD

Accordo di programma Regione Liguria, Provincia di Genova e i Comuni interessati, esteso anche alle aree urbane limitrofe direttamente coinvolte nel processo complessivo di riqualificazione

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Opere di difesa spondale	km	2,5
Viabilità migliorata	km	1,6

Progetto 3. Regimazione idraulica del tratto terminale del torrente Nervia, riassetto del nodo viario e valorizzazione dei percorsi ciclabili e pedonali

Il tratto terminale del torrente posto fra la foce e la tratta recentemente regimentata a cura della Provincia, al confine fra i Comuni di Ventimiglia e di Camporosso, costituisce un punto di concentrazione di aspetti differenti e di rilevante complessità, per la cui risoluzione richiede un approccio progettuale unitario.

Il completamento in maniera organica della regimentazione idraulica del tratto terminale del Nervia, oggi incompleta, funzionale alla sua definitiva messa in sicurezza, coincide infatti con diversi obiettivi di elevato interesse per l'intero comprensorio, in particolare connessi con l'avvio dell'operazione di raddoppio dell'asse viario dell'Aurelia, attuabile compiutamente in concomitanza e per effetto della prevista riconversione dei grandi parchi ferroviari di frontiera, oggetto di uno specifico Accordo in via di definizione con RFI, Provincia di Imperia e Comune di Ventimiglia, cui si annette una valenza primaria in termini imprenditoriali ed occupazionali per lo sviluppo economico e produttivo del territorio interessato.

L'avvio della realizzazione del progetto per la parte viaria risulta necessario per il riassetto della circolazione veicolare dell'intero ambito e costituisce la premessa per poter adeguare l'esistente ponte stradale, idraulicamente insufficiente.

Sempre alla foce del Nervia, a poche centinaia di metri dal nuovo ponte, viene prevista la valorizzazione del percorso costiero e dell'esistente oasi naturalistica, attraverso la costruzione di una passerella pedonale e ciclabile atta a collegare le esistenti passeggiate a mare di Ventimiglia, Vallecrosia e Bordighera e a completare la tratta di Camporosso attraverso un attraversamento del corso d'acqua.

Tale attraversamento dovrà garantire da una parte la piena tutela dell'oasi naturalistica e dei resti archeologici ivi presenti, prevedendo un aggancio diretto fra l'asse costiero e la pista ciclabile di Camporosso (già realizzata) in modo da mettere in atto un primo esempio di interrelazione diretta fra il litorale e le penetrazioni vallive con finalità turistica.

Costo dell'intervento: 7M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	4	Ponte, passerella e sponde torr. Nervia
Cofinanziamento enti locali	1	
Comune di Camporosso	2	Programmi viari lato Camporosso
TOTALE	**7***	

* escluse le opere di riconversione dei parchi ferroviari, allo stato attuale non quantificabili

Cronoprogramma dell'intervento

La progettazione del complesso degli interventi sarà conclusa entro il 2010. La realizzazione è prevista entro il 2012.

Modalità di attuazione SAD

Accordo di Programma tra Regione Liguria, Provincia di Imperia e i Comuni interessati, correlato con il più ampio accordo con RFI per la riconversione dei parchi ferroviari dimessi.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Opere di difesa spondale	km	0,600
Viabilità migliorata	km	0,500
Pista pedonale e ciclabile	km	0,8

Progetto 4. Riconversione dei parchi ferroviari dei Comuni di Busalla e Ronco Scrivia

Ridimensionamento degli impianti ferroviari dismessi posti in sponda sinistra del fiume Scrivia e trasformazione a fini prevalentemente produttivi delle aree inutilizzate, con contestuale realizzazione della circonvallazione viaria dei due Comuni, funzionale anche ad urbanizzare i nuovi insediamenti industriali e a concorrere alla risoluzione delle criticità idrauliche pregresse, in particolare quella localizzata in corrispondenza del rio Traversa nel fiume Scrivia.

Comuni interessati: Busalla e Ronco Scrivia

L'intervento ricalca i contenuti dell'intesa sottoscritta a fine 2007 con Rete Ferroviaria Italiana, Provincia di genova e Comuni di Ronco Scrivia e Busalla, che ad oggi costituisce il primo esempio di accordo fra Regione, Enti Locali e RFI per il riutilizzo di impianti ferroviari dismessi.

Rispetto alla soluzione base individuata nell'Intesa suddetta, gli Enti competenti – congiuntamente – hanno stabilito di progettare un'opera viaria in parte differente, onde evitare la costruzione di un lungo viadotto ad alto impatto visivo, e al fine di eliminare il pericoloso guado del Rio Traversa, che rappresenta la criticità idraulica più rilevante dell'ambito interessato.

Costo dell'intervento: 17 M€

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	4	Opere viarie principali
Cofinanziamento enti locali	1	Opere viarie principali
Privati	12	insediamenti produttivi
TOTALE	**17**	

Cronoprogramma dell'intervento

Definizione della progettazione infrastrutturale e idraulica entro la fine del 2009, contestualmente alle pattuizioni operative con RFI per la cessione delle aree,

Modalità di attuazione SAD

Accordo di Programma Regione Liguria, Provincia di Genova e i Comuni interessati, esteso anche alle aree urbane coinvolte nel processo di riqualificazione.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Opere di difesa spondale	km	2,4
Viabilità migliorata	km	2,4
Aree riutilizzabili a fini produttivi	mq	10.000

Progetto 5. Completamento dell'infrastrutturazione viaria principale del territorio della media valle del torrente Polcevera

In corrispondenza delle confluenze degli affluenti Secca, Sardorella, Burba, Verde e Riccò nel corso d'acqua principale ed in sostanziale coincidenza dei confini fra il Comune di Genova e cinque Comuni di cintura

Comuni interessati: Genova, S. Olcese, Serra Riccò, Ceranesi, Campomorone e Mignanego

Il completamento della rete viaria principale della vallata, in attuazione di una intesa sottoscritta nel 2001 fra i sei Comuni e la Provincia, funzionale alla risoluzione di specifiche criticità locali e all'incremento dell'offerta di aree produttive, nel rispetto dei vincoli idraulici e a completamento delle relative opere di regimazione

In particolare vengono prioritariamente finanziati il ponte di aggiramento di Manesseno (Comune di S.Olcese) ed il completamento dell'asse rettificato di via Sardorella (Comune di Genova), connesso con la definitiva sistemazione dell'alveo del torrente Secca, atta ad eliminare un evidente restringimento dell'alveo, mentre la altre opere previste dall'intesa sono state in parte realizzate, come il nodo di Bolzaneto, o sono programmate a carico di altri fondi e soggetti: nodo di Geo, con altri fondi regionali in attuazione di uno specifico accordo di programma, la soppressione dei passaggi a livello a carico di RFI con fondi dedicati e il nodo viario di Pontedecimo, che costituisce un' opera basilare di cantierizzazione del terzo valico ferroviario.

Costo dell'intervento: 39M€.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	4	Ponte S.Olcese e via Sardorella
Cofinanziamento Provincia GE	1	Ponte S.Olcese e via Sardorella
Fondi ANAS concorrenti	3	Residui nodo di Bolzaneto
Fondi regionali e cofinanziamenti	3	Investimento nodo Geo
RFI (Fondo passaggi a livello)	12	Soppressione passaggi a livello
Risorse derivanti extragettito	16	By pass viario Pontedecimo
TOTALE	**39**	

Cronoprogramma dell'intervento

Il progetto definitivo del ponte di Manesseno è stato redatto dalla provincia di Genova. Il progetto per via Sardorella deve essere revisionato e integrato entro la prima metà del 2009.

I lavori conseguentemente possono essere appaltati rispettivamente nel 2009 e nel 2010 e saranno conclusi rispettivamente entro il 2012 e 2014.

Modalità di attuazione SAD

Accordo di programma tra Regione Liguria, Provincia di Genova e con i comuni interessati, esteso anche alle aree urbane limitrofe direttamente coinvolte nel processo di riqualificazione.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Opere di difesa spondale	km	0,400
Viabilità migliorata	km	0,700
Aree riutilizzabili a fini produttivi	mq	20.000

Progetto 6. Riconversione delle aree e immobili dello stabilimento Piaggio Aero Industries a Finale Ligure

A seguito della rilocalizzazione dello stabilimento all'aeroporto di Villanova d'Albenga

L'Accordo definito fra Piaggio Aero Industries, Regione Liguria, Provincia di Savona e Comune di Finale Ligure prevede un insieme di opere mirate, da un lato, alla riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area e, dall'altro, al compiuto inserimento funzionale del nuovo insediamento previsto nel contesto urbanizzato.

In tale Accordo la Regione Liguria ha contratto l'impegno a finanziare le opere viarie di corollario, nello specifico per quanto riguarda la soluzione degli snodi presenti a monte dello stabilimento tenuto anche conto che tali interventi concorrono alla messa in sicurezza del torrente Pora, il cui alveo nel tratto a valle viene debitamente allargato nell'ambito dell'intervento di riconversione.

Costo dell'intervento: 12M€.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	4	Viabilità esterna al comparto
Cofinanziamento enti locali	1	Viabilità esterna al comparto
Intervento privato concorrente	7	Per le sole opere idrauliche
TOTALE	12	

Cronoprogramma dell'intervento

Il progetto viario e la sistemazione idraulica collegata devono essere definiti entro la metà del 2009.

Si prevede la realizzazione entro il 2012.

Modalità di attuazione

Accordo di programma definito tra Regione Liguria, Provincia di Savona e Comune di Finale Ligure

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Viabilità migliorata	km	0,300
Aree riutilizzabili a fini insediativi e servizi per la popolazione	mq	5.000

B. Programmi strategici regionali

Si tratta di progetti integrati per la riqualificazione di zone urbane degradate, proposti da Comuni singoli o associati, caratterizzati da agglomerati contigui, con popolazione non inferiore a 10.000 abitanti

Fermi restando i criteri di ammissibilità indicati, verranno specificati nel bando i criteri di selezione, che saranno comunque definiti in coerenza con quelli approvati dal Comitato di Sorveglianza del POR Competitività per l'asse 3. "Sviluppo Urbano".

Per assicurare la concentrazione delle risorse ed evitare pertanto la dispersione su interventi poco incisivi per il territorio, il contributo FAS è fissato in 4 M€ per ogni progetto, con un cofinanziamento minimo del 20% a carico del beneficiario.

Verranno quindi finanziati nella prima fase di attuazione del programma 8 progetti.

L'obiettivo è quello di costituire una graduatoria aperta, al fine di poter finanziare i progetti ritenuti ammissibili nel corso dell'attuazione del programma, sia in ragione delle disponibilità di bilancio – determinate anche dalle eventuali economie – sia dall'eventuale riprogrammazione delle risorse all'interno dei diversi obiettivi in ordine allo stato di avanzamento dei diversi interventi programmati.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	32	
Cofinanziamento enti locali	8	
TOTALE	**40**	

Cronoprogramma

L'emissione del bando avverrà immediatamente dopo l'approvazione del P.A.R. FAS per accelerare le procedure di selezione dei primi 8 progetti.

Modalità di attuazione SAD

Bando.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Progetti di riqualificazione finanziati	n.	8
Di cui: Progetti di viabilità	n.	6
Progetti difesa suolo	n.	2

Linea di Azione – Tutela e valorizzazione delle Risorse ambientali e culturali

Obiettivo specifico	Progetti
B.13 ridurre il consumo di risorse idriche e ottimizzare la loro gestione, migliorando la qualità dele acque superficiali e sotterranee	1. Grandi schemi fognari e/o impianti di depurazione.
B.14 Ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e riutilizzo	2. Interventi per la riduzione della produzione di rifiuti, dello smaltimento in discarica e valorizzazione delle frazioni recuperabili.
B.16 Migliorare l'attrattività e la promozione turistica del patrimonio culturale e naturale attraverso azioni coordinate legate a tematismi forti	3. Progetto integrato Sistema regionale dei parchi e dell'Alta Via dei Monti Liguri; 4. Completamento della rete della rete ciclabile ligure; 5. Parco costiero del Ponente Ligure; 6. Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale; 7. Impianto funiviario di accesso al Parco Nazionale delle 5 Terre; 8. Infrastrutture turistiche per la valorizzazione dei comprensori sciistici di Santo Stefano d'Aveto e Monesi.

La qualità ambientale costituisce un elemento irrinunciabile non solo rispetto all'obiettivo di tutela dei valori ambientali che caratterizzano un territorio, della salute dei cittadini e del miglioramento della qualità della vita, ma anche rispetto a quello della competitività e attrattività turistica.

In quest'ottica occorre quindi migliorare le condizioni ambientali in particolare per le aree considerate strategiche per lo sviluppo turistico, al fine di migliorarne l'attrattività ed aumentarne la competitività.

Occorre quindi migliorare le condizioni ambientali per le aree considerate strategiche per lo sviluppo turistico, anche attraverso la realizzazione e/o potenziamento degli impianti di depurazione, dato che la situazione di criticità risulta più accentuata quando gli impianti che scaricano in mare trattano un carico maggiore in termini di popolazione residente.

Anche per quanto riguarda la problematica dei rifiuti la Regione sta operando per spostare sempre più verso l'asse del recupero la bilancia delle modalità di trattamento dei rifiuti, fissando obiettivi tali da garantire la riduzione dei rifiuti da trattare in discarica. In tale ottica sono stati adottati nel 2003 i Piani delle 4 Province liguri, recentemente rivisitati per quanto riguarda le Province di Imperia e Savona, ai quali è demandata la determinazione puntale degli aspetti impiantistici e localizzativi.

Per quanto riguarda invece gli interventi di valorizzazione del patrimonio naturale e culturale si interviene in complementarietà con l'asse 4 del POR Competitività sia con interventi di rafforzamento finanziario per il comparto culturale sia con specifici progetti integrati a regia regionale dedicati all' Alta Via dei Monti liguri e alla creazione di una rete ciclabile regionale.

Questi ultimi rappresentano azioni cardine per la Regione e – data la limitatezza delle risorse disponibili – si auspica l'attivazione di risorse dei Fondi nazionali, data anche l'attenzione che nel DUSS del Ministero Ambiente viene data allo sviluppo turistico sostenibile nelle aree protette.

Per quanto riguarda gli interventi direttamente connessi al paesaggio rurale saranno valutate anche le coerenze con gli interventi finanziati dal PSR.

Il POR Competitività identifica le seguenti azioni di rilevanza regionale, finalizzate alla realizzazione di reti tematiche di eccellenza:

- Valorizzazione dei siti archeologici di rilievo, con particolare riferimento alle città romane di Luni e Ventimiglia, e rafforzamento dei complessi museali dedicati all'archeologia;
- Valorizzazione della rete dei castelli e delle fortificazioni (con particolare riferimento a castelli e dimore fortificate delle grandi famiglie Doria, Del Carretto, Fieschi e Malaspina, che assicurano omogeneità di percorsi e specifica caratterizzazione a livello di sistema sull'intero territorio ligure) e del sistema difensivo ligure;

- Valorizzazione delle ville, delle dimore e dei giardini storici, inseribili in una rete tematica fortemente caratterizzata, anche con valenza interregionale/internazionale;
- Interventi per la valorizzazione e la fruizione dei beni culturali di eccellenza connesso al sistema regionale dei parchi e all'Alta Via dei monti Liguri (AVML);
- Interventi relativi all'accessibilità strettamente finalizzati alla fruizione dei beni di cui si propone la valorizzazione.

Progetto 1. Grandi schemi fognari e/o impianti di depurazione

Collettamento e depurazione dei reflui urbani in ambito costiero per miglioramento della qualità delle acque marine in comprensori ad elevata presenza turistica

La Liguria, per quanto riguarda gli schemi depurativi risulta caratterizzata da una diffusa inadeguatezza infrastrutturale rappresentata dal 55% dei depuratori non conformi alla normativa vigente nonostante che a partire dagli anni '80 fino ad oggi siano stati destinati a questo settore importanti finanziamenti (354 M€), rivolti alla realizzazione delle reti fognarie necessarie sul territorio ed alla regolarizzazione degli scarichi urbani.

Il Piano di tutela delle Acque, adottato dalla Giunta regionale e in corso di approvazione da parte del Consiglio regionale, definisce il quadro complessivo del territorio ligure e gli obiettivi prioritari per il completamento del processo di depurazione.

Tipologia di interventi ammissibili

La tipologia degli interventi ammissibili riguarda grandi schemi fognari e/o impianti di depurazione nuovi, o adeguamento e/o delocalizzazione di impianti esistenti, al servizio di oltre 15.000 abitanti equivalenti relativi a comprensori costieri

Interventi attivabili

Dalla ricognizione effettuata dalle strutture regionali in collaborazione con ARPAL (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure) risultano potenzialmente attivabili i seguenti interventi per i quali si possono prevedere tempi di realizzazione compatibili con la tempistica di attuazione del programma:

Interventi priorità 1.
Schema depurativo del fondo valle del Centa: impianto consortile di Villanova d'Albenga
Schema depurativo del fondo valle dell'Entella: depuratore consortile
Schema depurativo di Rapallo al servizio Rapallo centro e zone limitrofe
Schema depurativo di Levanto – Bonassola: impianto consortile
Interventi priorità 2.
Schema depurativo dell'area centrale di Genova: ralizzazione impianto depurativo area Cornigliano e realizzazione collettamenti necessari. Trattamento fanghi al servizio ciclo depurativo di Genova
Adeguamento dello schema depurativo della Spezia: revamping depuratore Stagnoni
Schema depurativo di S. Bartolomeo al Mare: realizzazione collettore per reflui S. Bartolomeo a depuratore di Imperia

Le risorse FAS dedicate, pari a 35 Meuro, non possono coprire integralmente tali priorità.

Fermo restando che la Regione si attiverà per trovare ulteriori finanziamenti, la quota FAS verrà Pertanto verranno attribuita, nell'ambito delle priorità identificate, sulla base dei seguenti criteri di selezione:

- Interventi in comprensori che presentano un indice di qualità delle acque marine (IQB) Mediocre o Contaminato o Fortemente Contaminato;
- Interventi in comprensori che abbiano registrato negli anni 2005 – 2006 presenze turistiche superiori alle 250.000 unità;
- Interventi per i quali sia redatta, entro il 31 dicembre 2008, una progettazione di livello preliminare;
- Interventi del costo complessivo superiore a € 5.000.000;
- Interventi per i quali siano garantite le condizioni di attuazione e di chiara assunzione di responsabilità da parte dei beneficiari che ne rendano possibile una quota consistente di aggiudicazione lavori entro il 31/12/2010, fermo restando che il complesso degli interventi deve completarsi entro l'arco di attuazione del programma;
- Maggior quota di cofinanziamento da parte del soggetto attuatore;

Le risorse rese disponibili dai soggetti attuatori mediante tariffe ammontano a circa 70 M€.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	35	
Soggetti attuatori	70	
TOTALE	**105**	

Modalità di attuazione SAD

Regia regionale attivata mediante richiesta ai titolari degli interventi indicati di proposte progettuali dettagliate, corredate dal progetto definitivo dell'intervento e dal relativo piano finanziario necessario per tutti i progetti generatori di entrate (calcolo del MLA – Margine Lordo di Autofinanziamento).

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Collettamento e depurazione dei reflui urbani	n. interventi	3
Abitanti equivalenti serviti	BOD5 pari a 60 grammi di ossigeno al giorno	350.000

Progetto 2. Interventi per la riduzione della produzione di rifiuti, dello smaltimento in discarica e valorizzazione delle frazioni recuperabili

Il sistema gestionale ligure dei rifiuti urbani dipende ancora in parte predominante dalla tecnologia di smaltimento basata sulle discariche, nonostante tutti i Piani provinciali (in coerenza con le strategie definite a livello comunitario e nazionale e con il Piano regionale del 2000) abbiano previsto il superamento del sistema delle discariche per realizzare sistemi di trattamento basati sulla termovalorizzazione (Genova) o su impianti di produzione CDR (La Spezia, Savona ed Imperia), la attuazione dei piani approvati inizialmente nel 2003 e, per Savona ed Imperia, modificati recentemente, si trova ancora ad uno stadio parziale. I numerosi interventi posti in essere dalla Regione al fine di dare attuazione a sistemi di raccolta differenziata in grado di conseguire gli obiettivi fissati a livello comunitario e nazionale, hanno determinato un aumento del livello complessivo di raccolta differenziata rispetto alla situazione ex ante, ancora lontana dal livello delle regioni del nord Italia.

Le risorse FAS, pari a 5 Meuro, si aggiungono ai fondi regionali per il periodo considerato e contribuiscono, mantenendo una diversificazione degli ambiti di intervento, alla realizza-zione di progetti conformi agli indirizzi citati, finalizzati a ridurre alla fonte il fenomeno della produzione di rifiuti e a potenziare ulteriormente la capacità di intercettazione delle frazioni recuperabili, concorrendo a determinare le condizioni per una concreta attuazione delle previsioni di piano quanto alla parte terminale del ciclo gestionale.

Interventi attivabili e tempistica di attuazione

L'individuazione degli interventi attivabili, nel rispetto delle condizioni e dei vincoli sotto riportati, sarà definita sulla base delle indicazioni avanzate da parte degli enti locali partecipi dell'ATO nell'ambito delle specifiche attività istruttorie che la Regione, in sede di regia complessiva del programma, provvederà a coordinare.

La tempistica per la attuazione degli interventi risulta condizionata alla necessità di ottenere il rilascio di atti ed autorizzazioni necessari con riferimento agli aspetti urbanistici, territoriali ed ambientali.

Tipologia interventi ammissibili e criteri di selezione

Realizzazione di interventi finalizzati alla riduzione della produzione di rifiuti, alla riduzione dello smaltimento dei rifiuti in discarica, alla valorizzazione delle frazioni recuperabili. Gli impianti devono essere inclusi nei Piani Provinciali/Piani d'ambito dell'ATO ed avere come riferimento un bacino di utenza pari alla popolazione dell'intero ambito/provincia o di eventuali subambiti stabiliti in sede di pianificazione settoriale. Gli interventi devono essere assistiti da progettazione preliminare/studio di fattibilità. I soggetti realizzatori degli interventi dovranno essere le Autorità di Ambito territoriale ottimale di cui all'art. 201 c. 2 del d. lgs. 152/2006 o, nelle more della loro costituzione, previa intesa raggiunta con le esistenti forme di cooperazione dell'ambito territoriale ottimale, Enti locali, in forma singola o associata, o società a capitale interamente pubblico affidatarie del servizio di gestione rifiuti urbani in conformità alle norme vigenti.

Copertura finanziaria

Fonte	*Risorse - M€*	*Tipologia intervento finanziata*
FAS regionale	5	
Fondi regionali	19	
Soggetti attuatori	2	
TOTALE	**26**	

Modalità di attuazione SAD

Attuazione attraverso una regia regionale attivata mediante richiesta ai titolari degli interventi di presentare proposte progettuali dettagliate corredate, se applicabile, dal relativo piano finanziario e dal calcolo del MLA.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Sviluppo sistema gestionale per riduzione produzione e smaltimento rifiuti e riduzione frazioni recuperabili	n. interventi	5

Progetto 3. Progetto integrato Sistema regionale dei parchi e dell'Alta Via dei Monti Liguri

Il Progetto integrato è stato articolato raggruppando in un quadro organico una serie di interventi finanziabili attraverso diversi canali, europei, statali e regionali, organizzati nelle seguenti categorie:

Rete dell'alta via e dei parchi

- Accessibilità (sistemi di infrastrutture e di trasporto);
- Accoglienza informativa (centri visita, punti informativi, centri educazione ambientale);
- Accoglienza ricettiva (nuove strutture e potenziamento esistenti);
- Marketing territoriale (reti di mercato locale, immagine coordinata, circuiti);

Riqualificazione e gestione del territorio dell'alta via e dei parchi

- Formazione Rete Ecologica Regionale (valorizzazione e fruizione Rete Natura 2000, tutela aree naturali di pregio);
- Riqualificazione ambientale (miglioramento boschivo foreste di proprietà pubblica e demaniali, riqualificazione nuclei rurali, bonifica aree degradate, microinterventi per guarire il territorio, valorizzazione risorse naturali);
- Sviluppo filiere collegate alla qualità ambientale, (filiera del bosco, Ecolabel, Certificazioni SGA);
- Riqualificazione energetica (efficienza energetica, energie rinnovabili, impianti innovativi);

Sistema delle mete di eccellenza dell'alta via e dei parchi

- Creazione o completamento di mète fortemente attrattive (valorizzazione di eccezionali peculiarità naturalistiche o culturali).

A fronte di un investimento programmatico totale di circa 93 M€, sono state individuate le principali fonti di finanziamento da attivare al fine di renderne attuabile una parte significativa secondo il seguente schema sintetico.

Il documento allegato contiene la proposta tecnica degli interventi da finanziare, scaturita da una stretta ed indirizzata collaborazione con gli Enti gestori delle Aree protette regionali e d altri Enti attuaori e già condivisa con il territorio. Di seguito i progetti sono coerenti con gli strumenti di pianificazione e programmazione dei parchi, con il progetto regionale Alta Via e in gran parte rappresentano il completamento e svilupo di un complesso di interventi già realizzati o in corso.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	10,0	Accessibilità (sistemi di infrastrutture e di trasporto), Accoglienza (rifugi e strutture pubbliche o convenzionate) valorizzazione risorse naturali, creazione di mete attrattive e marketing territoriale
FAS nazionale	**12,0**	
FESR asse 4	9,0	Valorizzazione dei beni culturali e del patrimonio naturale
FESR asse 2	1,0	Riqualificazione energetica
FEASR	6,0	Rete del mercato locale
Cofinanziamento a carico dei beneficiari su tutte le linee	9,5	Minimo 20%
TOTALE	**47,5**	

Modalità di attuazione: APQ[7]

[7] O SAD qualora non sia possibile accedere a fondi nazionali: il progetto è articolabile per moduli funzionali

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Sviluppo percorsi escursionistici	Km	300
Di cui: sviluppo percorsi tematici attrezzati (ciclabili, ippovia, percorsi accessibili)	Km.	100
Aree attrezzate	n.	15
Strutture ricettive/rifugi interessati	n.	10
Strutture polifunzionali interessate	n.	7
Mezzi per trasporto pubblico acquistati	n.	5

Progetto 4. Completamento della rete ciclabile ligure e sua valorizzazione e promozione per l'inserimento nella rete ciclabile nazionale ed europea

Obiettivo fondamentale del progetto è lo sviluppo di un turismo destagionalizzato e compatibile con la tutela dell'ambiente e la mobilità sostenibile.

E' importante pertanto che l'offerta ciclabile venga proposta a livello di rete regionale, in quanto il singolo tratto che può essere realizzato da un Comune (ad esempio in occasione della sistemazione di una passeggiata a mare) non è un richiamo sufficiente per flussi turistici importanti.

L'intervento è complesso e prevede sia la realizzazione delle piste ciclabili che la loro promozione.

Il progetto della rete ciclabile della Liguria ha lo scopo di raccordare e completare la rete nazionale ed europea sul territorio regionale ed entrare così nel circuito cicloturistico nazionale ed internazionale.

Si basa sull'asse rappresentato dalla Greenway costiera dal confine di Stato a Ventimiglia al confine regionale con la Toscana a Sarzana, a cui si innestano le tre direttrici che, provenendo dalla pianura padana, raggiungono il mare a Imperia, Savona e Chiavari. Queste sono a loro volta interconnesse da un percorso di crinale che riprende in parte il tracciato dell'Alta Via dei Monti Liguri.Il progetto consiste nell'analisi della situazione esistente, nella progettazione e realizzazione dei tratti di completamento per completare i seguenti itinerari:

Greenway dell'arco ligure	(in parte corrispondente a Bicitalia 3 e EV5)	km 393
Via dei pellegrini	(Bicitalia 3)	km 50
Via pedemontana	(Bicitalia 12)	km 40
Via del mare	(Bicitalia 15)	km 50
Via dei monti		km 120
	tot.	**km 653**

Nell'allegato 1 viene esplicitato il progetto nella sua articolazione, mentre nell'allegato 2 sono illustrate le reti Eurovelo e Bicitalia a cui la rete ligure tende a raccordarsi.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale *	5,0	Progettazione e realizzazione rete ciclabile regionale
FAS nazionale	**5,0**	Realizzazione rete ciclabile regionale
Altri fondi statali	0,7	Promozione e marketing + interventi infrastrutturali minori
Obiettivo 3 Alcotra – Marittimo - Med	Non quantificabile fino a quando non vengono avviati i	Promozione e marketing
Cofinanziamento a carico dei beneficiari (minimo 20%)	1,5	Progettazione e realizzazione rete ciclabile regionale
TOTALE	**12,2**	

* Non rientrano in questi finanziamenti le opere accessorie riguardanti interventi collaterali al percorso ciclabile quali, per esempio, messa in sicurezza dissesti idrogeologici (a meno che non siano strettamente collegati con la funzionalità della pista); messa in sicurezza, attrezzatura, riqualificazione, valorizzazione manufatti e edifici di qualsiasi genere; parcheggi; sottoservizi; difese spondali o costiere.

Modalità di attuazione: APQ [8]

Il progetto complessivo è coordinato dalla Regione e verrà attuato a regia regionale per il finanziamento dei progetti degli EELL che rispondono alle caratteristiche stabilite dal progetto stesso per l'intera rete.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Piste ciclabili	Km	130

[8] O SAD qualora non sia possibile accedere a risorse FAS nazionali: il progetto è articolabile per moduli funzionali.

Progetto 5. Parco costiero del Ponente Ligure

Il progetto del parco costiero del ponente ligure costituisce uno degli assi portanti della strategia di rilancio del turismo in Liguria ed è improntato, da un lato, sulla salvaguardia e valorizzazione della costa e del mare, dall'altro sulla ricerca di nuovi sbocchi di mercato, ambientalmente sostenibili, finalizzati a riequilibrare le presenze fra l'alta stagione turistica e gli altri periodi dell'anno e tendenti a fidelizzare la clientela e ad articolare le occasioni di interesse.

L'operazione è resa fattibile dalla prospettiva del raddoppio della linea ferroviaria del ponente ligure e dalla conseguente dismissione della linea ferroviaria storica – a binario unico – che in massima parte segue la linea di costa, a stretto contatto con il mare; l'intervento è suddiviso in due tratte, la prima in corso di realizzazione, per uno sviluppo di 24 km, e la seconda da sviluppare a partire dalla data di dismissione della ferrovia, prevista per la fine del 2010.

Per completare la realizzazione della prima tratta è necessaria una integrazione del finanziamento dell'ordine di 5M€, specificamente destinata a realizzare almeno due varianti di tracciato, in modo da escludere dal percorso le gallerie più lunghe (oltre 1,5 km.) che costituirebbero un deterrente per la fruizione del percorso.

A partire dal 2010, invece, si renderanno disponibili altri 22 km. di ferrovia dismessa, fra S.Lorenzo al Mare e Andora, per cui l'arco costiero oggetto dell'intervento, organico ed unitario e quindi eccezionale a livello continentale, data la caratteristica acclività e panoramicità del fronte a mare, si estenderà per circa 45 km, senza escludere una possibile estensione sulle due ali.

La seconda tratta è però piuttosto differente dalla prima in quanto a caratteristiche, dato che solo 7,5 km. sono effettivamente costieri, per cui il progetto, in ragione di garantire l'obiettivo della continuità del percorso lungo il mare dovrà essere necessariamente più articolato, inglobando anche i circa 2,5 km. della strada costiera dismessa di capo Berta; particolarmente delicato ed importante in ragione della valenza paesaggistica, dalla presenza di un SIC, e dalla necessità di garantire la sicurezza del versante.

Al momento è stata avviato lo studio di fattibilità dell'intero intervento e sono stati finanziati, con l'APQ "Salvaguardia e tutela del territorio, III integrativo" sottoscritto il 30/05/07 (del. Cipe 3/2006) gli studi propedeutici per la definitiva valutazione dei costi di intervento.

Per tale tratta, allo stato si stima un fabbisogno finanziario preliminare di ulteriori 5 M€, da reperire sui fondi FAS regionali, comprese le risorse per acquistare le sole tratte effettivamente litoranee della linea in dismissione, cui è previsto si aggiungano investimenti integrativi, pubblici e privati, stimati in almeno 50 M€, prevalentemente afferenti la costruzione di parcheggi e la valorizzazione di aree ed edifici ma potenzialmente derivanti anche da fondi FESR asse 3, in relazione alla riqualificazione urbana dei fronti a mare di Imperia e di Sanremo.

L'obiettivo legato al secondo lotto del parco costiero del ponente ligure è più ambizioso, dato che l'intenzione è di agganciare le principali penetrazioni vallive per raggiungere i centri storici della prima fascia retro – costiera.

Nel 2009 verranno predisposti i progetti, con l'obiettivo di disporre della documentazione funzionale agli appalti in concomitanza con la dismissione della ferrovia.

Costo stimato dell'investimento: 60 M€.

Copertura finanziaria

Fonte	**Risorse - M€**	**Tipologia intervento finanziata**
FAS regionale*	10	Infrastruttura e quota acquisto area
Risorse derivanti da valorizzazione aree e immobili	45 - 50	Restante quota acquisto area e infrastruttura
Quota POR FESR asse 3	0- 5	Eventuale per infrastruttura
TOTALE	**60**	

* Non rientrano in questi finanziamenti le opere accessorie riguardanti interventi collaterali al percorso ciclabile quali, per esempio, messa in sicurezza dissesti idrogeologici (a meno che non siano strettamente collegati con la funzionalità della pista); messa in sicurezza, attrezzatura, riqualificazione, valorizzazione manufatti ed edifici di qualsiasi genere; parcheggi; sottoservizi; difese spondali o costiere.

Cronoprogramma dell'intervento

Impegno della quota di investimento relativa al completamento della prima tratta entro metà 2009 e fine lavori relativa entro fine 2010.

Studio di fattibilità della seconda tratta e delle penetrazioni vallive entro la metà del 2009, finalizzato ad attivare le progettazioni dei diversi lotti nel corso dello stesso anno.

Acquisto delle aree da RFI nel corso del 2009 e, a partire dalla effettiva dismissione della linea ferroviaria, prevista per la fine del 2010, appalto progressivo dei lotti operabili.

Modalità di attuazione: SAD

Assegnazione del finanziamento alla società Area 24 (in procinto di divenire Parco costiero del Ponente) e successiva attuazione degli interventi attraverso gare di appalto, in conformità alle disposizioni della legislazione sui lavori pubblici.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Pista ciclabile	km	25
Edifici valorizzati a fini turistici	mq	750
Parcheggi realizzati	n. posti auto	600

Progetto 6. Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale

Nel graduale processo di crescita del comparto si delineano tre linee di intervento, di seguito illustrate, relative a specifiche aree territoriali e produttive, a completamento di azioni reticolari più ampie e a integrazione del più vasto scenario di riferimento dei fondi strutturali (investimenti FESR per il settore cultura ambiente):

- Teatri;
- distretti culturali produttivi;
- complessi monumentali.

L'intento è di dare avvio a un circolo virtuoso capace di aumentare le sinergie e la competitività del territorio e al tempo di sviluppare una strategia articolata, tenendo conto anche della finalità fondamentale di rivitalizzazione della competitività e delle funzioni urbane, sotto il profilo economico, di coesione sociale e di servizio al cittadino.

Le varie componenti progettuali potranno costituire la base di politiche di valorizzazione regionale e di futuri programmi di interesse comune, finalizzati a conoscere, tutelare e valorizzare il patrimonio culturale in modi compatibili con il territorio e con la sua identità culturale e all'applicazione di buone pratiche di gestione, fruizione e valorizzazione economica del patrimonio culturale.

Gli interventi proposti sono coerenti con gli obiettivi stabiliti dalla Regione Liguria nella nuova legge in materia di cultura (L.R.33/2006 «Testo unico in materia di cultura»), che ha riordinato il sistema legislativo di settore. La nuova legge è nata con l'intento di far emergere una linea unitaria nella politica culturale regionale, consentendo l'avvio di una logica di programmazione anche nella gestione delle risorse ordinarie.

6.1 Rete dei teatri storici liguri – riqualificazione consolidamento e valorizzazione

Il processo di riqualificazione e recupero ha riguardato i maggiori teatri, a cominciare dalla ricostruzione del Carlo Felice di Genova, per poi passare al Teatro Modena di Sampierdarena, oggi divenuto una delle più attive e vivaci realtà culturali di Genova, al Teatro Chiabrera di Savona, ai Teatri civici di Imperia (Teatro Cavour), e Ventimiglia, risollevati dopo incurie decennali.

Il panorama oggi contempla realtà fortemente caratterizzate sotto il profilo culturale quali il Teatrino settecentesco di Villa Brignole Sale a Genova, che rappresenta una preziosa testimonianza di teatro privato aristocratico, il Teatro Civico della Spezia sorto dalla collaborazione tra l'architetto di gusto Secessione Franco Oliva e lo sculture Augusto Magli, il piccolo gioiello del Teatro Salvini di Pieve di Teco. A questi vanno aggiunte le iniziative di alto profilo promosse direttamente e portate a compimento dall'Amministrazione regionale, tra cui, nell'ambito del programma per 'Genova città Europea della cultura nel 2004, il Teatro della Gioventù di via Cesarea, a Genova, di proprietà regionale, costruito dall'architetto Crosa di Vergagni e inaugurato nel 1930, inizialmente sede dell'Opera Balilla, oggi destinato alla musica popolare, al cabaret e al teatro dialettale, e Casa Paganini finalizzata alla musica sperimentale. L'impegno dell'Ente è proseguito successivamente con l'utilizzo di ulteriori fondi straordinari (FIR, fondi CIPE) e con altre risorse provenienti da leggi di settore.

Questi aspetti, assieme a progetti specifici (manuale manutentivo, e utilizzo nuove tecnologie) verranno sviluppati nell'ambito della piattaforma progettuale inserita nell'APQ Beni e Attività Culturali III integrativo.

E' intenzione della Regione Liguria, nello specifico, e tra gli altri, di procedere al recupero di quattro strutture particolarmente significative e su cui è impegnata da diversi anni: il Teatro degli Impavidi di Sarzana, il Teatro Sociale di Camogli, i Teatri Sivori e Aycardi di Finale Ligure per un costo stimato di 7 Meuro.

6.2. I Distretti produttivi culturali

Gli interventi dedicati ai "distretti produttivi culturali" o di tradizione", esso riguarda settori di natura artigianale e industriale che in passato sono stati trainanti per la storia ligure e che oggi attraverso peculiari testimonianze e strutture si avviano a porre in comunicazione il mondo della produzione d'impresa con quello della cultura, della tecnica e dell'arte.

Sono di norma legati a risorse del territorio che in origine ne hanno costituito l'unicità. Alcuni risultano ancora vitali, anche se con evidenti segnali di crisi (ceramica, ardesia, filigrana e metalli

preziosi), altri sono praticamente scomparsi (vetro, tessuti, carta, e a livello industriale fotografia e produzione filmica), ma spesso hanno ugualmente lasciato segni importanti della loro produzione all'interno della cultura ligure.

In un mondo globale e in una società che delocalizza sempre più i processi produttivi, si avverte nondimeno l'esigenza di sostenere e portare a sistema le risorse culturali del saper fare, che per secoli hanno fatto capo a specifici circuiti di produzione, sia allo scopo di rafforzare l'identità territoriale sia per produrre significative ricadute a livello locale.

Da quanto detto la necessità di un progetto integrato per la costituzione di un sistema regionale suscettibile di mettere a sistema esperienze differenziate e percorsi diversamente fruibili all'interno del "museo diffuso Liguria". Com'è ovvio la maggiore attenzione sarà concentrata in quei comparti come la ceramica - Savona, le due Albisole, Vado Ligure e territori limitrofi - che costituiscono centri di alta tradizione artigianale e spesso si presentano con la peculiarità e la frammentazione di un museo diffuso, oltre ad essere significativi anche nell'ambito della produzione artistica internazionale.

E' peraltro intento della Regione avviare su scala regionale il processo di passaggio dalla attuale realtà multipolare a una rete organica coordinata e integrata di attività e di investimenti volta alla salvaguardia alla riqualificazione e al potenziamento delle specifiche vocazioni culturali, tecnico-scientifiche, formative, sociali, ricreative, ed artigianali, dandole continuità, migliore distribuzione territoriale e impatto e promuovendo la realizzazione o la riqualificazione di poli di eccellenza come grandi attrattori di qualità dell'offerta culturale.

In tal senso è intenzione della Regione Liguria, a valere sulla programmazione FAS 2007-2013, cominciare ad assumere come baricentro di questo asse un importante intervento – allo stato di progettazione preliminare – da attuarsi nel Comune di Cairo Montenotte (SV) per 1,1 Meuro, inerente la realizzazione del Museo del film e della fotografia collegato al polo tecnologico di Ferrania, la maggiore fabbrica di prodotti fotosensibili del nostro paese che ha segnato la stagione più gloriosa del cinema italiano. La nuova realtà, prefigurata nel protocollo integrativo dell'Accordo di Programma per il rilancio di Ferrania Technologies e lo sviluppo della Valbormida sottoscritto nell'aprile 2008 dalla Regione Liguria e dalle Istituzioni locali con i Ministeri delle Attività Produttive, Ambiente, Infrastrutture e Trasporti, Lavoro e Politiche Sociali, si affianca al tema del rilancio industriale dell'azienda.

Si prevede inoltre la prosecuzione a regia regionale dell'attività di ricognizione e sistematizzazione delle conoscenze, già avviata con risorse ordinarie e straordinarie, relativa a raccolte, archivi aziendali, importanti fondi archivistici documentali, fotografici e filmici, che testimoniano storia, teoria e prassi delle diverse tradizioni tecniche, edifici, siti e complessi di archeologia industriale, manifatture, laboratori per l'estrazione e /o la lavorazione realizzazione di repertori (Thesaurus) di forme, modelli e decori dell'artigianato artistico Percorsi didattici multimediali che colleghino musei, istituzioni, raccolte, manifatture. La tematica è compresa nella piattaforma progettuale a regia regionale nell'APQ II° Integrativo

6.3 Valorizzazione dei complessi monumentali

In coerenza con quanto stabilito dalla normativa di settore e dagli ultimi Accordi di programma quadro in materia di beni culturali (APQ beni e attività culturali I° integrativo), si è ritenuto di inserire nell'ambito della programmazione FAS una serie di interventi strategici d'eccellenza, dislocati sull'intero arco regionale a completamento, consolidamento e valorizzazione di poli e reti culturali preesistenti.

Tali interventi comprendono complessi monumentali capaci di porsi come grandi attrattori turistico - culturali, sia autonomamente che come parte di un sistema o di una rete territoriale o tematica.

Tali interventi sono riferiti a complessi o dimore che per l'architettura o il valore delle testimonianze che custodiscono, assieme ai relativi servizi culturali (archivi, biblioteche storiche, musei), sono destinati a rafforzare il significato delle singole realtà locali favorendo la creazione e la qualificazione di sistemi museali urbani integrati, di legami tematici fra le realtà presenti sul territorio, e di crescita dei soggetti in funzione culturale e sociale, assieme a significative ricadute a livello locale come meta di consistenti flussi di turismo culturale.

Tra di essi figura il Convento dei Padri Domenicani di Taggia, di estrema rilevanza per la conoscenza dell'arte gotico-rinascimentale del Ponente ligure e dei suoi collegamenti con le regioni limitrofe per il quale di si prevede di avviare i lavori di restauro conservativo e funzionale.

Il raggiungimento dell'efficacia funzionale e della sostenibilità economica dei numerosi interventi di conservazione e manutenzione rivolti al patrimonio culturale puntuale e diffuso, richiederà la creazione di un sistema integrato di servizi d'elevatissima qualificazione tecnica e scientifica, così come azioni promozione di questi centri di eccellenza.

E' intenzione della Regione Liguria, nello specifico, e tra gli altri, di procedere ad investimenti nel merito per un costo stimato di 6 Meuro.

Il programma sarà attuato a regia regionale tenendo presente i seguenti criteri di ammissibilità e selezione dei progetti:

Criteri di ammissibilità:

- la concentrazione delle risorse su poli e reti di eccellenza, in termini di qualità dell'offerta;
- la dimostrazione dell'integrazione territoriale, funzionale e intersettoriale
- sostenibilità finanziaria e organizzativa degli interventi

Criteri di selezione

- cantierabilità dell'intervento
- coerenza dei contenuti progettuali con la domanda di fruizione culturale della popolazione residente e del mercato turistico;
- qualità dell'offerta culturale e dei servizi per la fruizione anche in relazione ai livelli di innovazione tecnologica introdotti

Quadro finanziario di massima

Intervento	**Tempi di realizzazione (anni)**	**Costo FAS stimato M€**	**Cof.to beneficiari**
Riqualificazione dei Teatri storici	5	7	20%
Valorizzazione dei distretti produttivi culturali	3	2	20%
Valorizzazione dei complessi monumentali	3/5	6	20%
TOTALE		**15**	

Copertura finanziaria

Fonte	***Risorse - M€***	***Tipologia intervento finanziata***
FAS regionale	15	Ristrutturazione e valorizzazione beni culturali
Cofinanziamento Beneficiari	4	Ristrutturazione e valorizzazione beni culturali
TOTALE	**19**	

Cronoprogramma degli interventi

Elaborazione del programma a seguito dell'approvazione del PAR FAS e avvio degli accordi di programma.

Modalità di attuazione

Regia regionale, sulla base dei criteri sopra identificati. Costituisce criterio di priorità una maggiore quota di cofinanziamento del soggetto beneficario. Gli interventi saranno attuati attraverso Accordi di Programma con i soggetti attuatori che dovranno garantire anche la sostenibilità gestionale dell'intervento finanziato.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Interventi di valorizzazione immobili a valenza culturale	N.	6

Progetto 7. Impianto funiviario di accesso al Parco Nazionale delle Cinque Terre

L'impianto funiviario progettato dall'Ente Parco Nazionale delle Cinque Terre prevede di collegare l'abitato di Riomaggiore (920 m s.m.l.) con il crinale che separa le Cinque Terre dalla retrostante val di Vara, in corrispondenza del crinale del forte di Bramapane, con un percorso di circa 1100 m.; la portata dell'impianto viene ipotizzata in 360 passeggeri / ora, per una portata massima giornaliera stimata di 2000 persone cioè per una quota significativa dei visitatori dell'area del Parco nelle giornate di massima affluenza.

L'impianto contribuirà quindi a consolidare in maniera efficace l'orientamento dell'Ente Parco, che in ragione dell'estrema fragilità del territorio, tende a favorire tutte le modalità di accesso ambientalmente sostenibili, alternative ai veicoli privati; l'obiettivo, nel caso specifico, è però più ambizioso, dato che l'Ente Parco intende far ricadere sui territori circostanti – e nello specifico sulla vallata retrostante, oggi turisticamente marginale – almeno parte del fatturato economico delle Cinque Terre, specie per quanto riguarda la ricettività, la ristorazione, lo sport specializzato ed i servizi logistici ed accessori.

La scelta del forte Bramapane come punto di arrivo della funivia, sotto questo profilo risulta particolarmente azzeccata, dato che il Forte è posto sul crinale che sovrasta il borgo di Riomaggiore ed è ad oggi raggiungibile attraverso due viabilità carrabili esistenti, entrambe adeguate allo scopo, una proveniente dal centro di La Spezia e l'altra da Riccò del Golfo che costiutisce l'estrema propaggine verso il mare della Val di Vara.

Economicamente l'operazione può quindi determinare effetti rilevanti per l'entroterra interessato, che da alcuni anni sfrutta i riflessi del trend turistico in continua crescita del Parco Nazionale e dell'Area Marina Protetta delle Cinque Terre che costituiscono una attrattiva di primario livello internazionale, talmente richiesta come meta turistica da rischiare di mettere a repentaglio il delicato equilibrio dell'ecosistema.

Trasferire una parte della ricchezza prodotta dalle Cinque Terre sull'entroterra, la cui economia presenta varie criticità strutturali, rappresenta con tutta evidenza un modo di riequilibrare la pressione sul territorio, fornendo risposta effettiva per il riequilibrio costa/entroterra.

Costo dell'intervento: 6 M€.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	5	
Cofinanziamento Ente Parco	1	
TOTALE	**6**	

Cronoprogramma dell'intervento

Lo studio di fattibilità è in corso di completamento, per cui si prevede che la progettazione e le procedure connesse con l'approvazione e l'appalto dei lavori possano essere espletate entro il 2009.

Per la realizzazione e l'entrata in esercizio dell'opera si preventiva un periodo di 2 anni.

Modalità di attuazione. SAD

Secondo le procedure previste dalla legislazione sui lavori pubblici.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Impianto funiviario	km	1,1

Progetto 8. Infrastrutture turistiche per la valorizzazione dei comprensori sciistici di S. Stefano d'Aveto (GE) e Monesi - Triora (IM)

I progetti di potenziamento delle impianti sciistici nei comprensori di Monesi e S. Stefano sono stati approvati nella misura 3.5. "Infrastrutture turistiche" del Docup Obiettivo 2 2000-2006.

Il progetto di Monesi ha avuto un finanziamento di 2,12 M€ a fronte di un investimento di 3,02 M€ per la costruzione della nuova seggiovia.

Si prevede l'attribuzione di ulteriori 2 M€ per il completamento dei lavori.

II progetto di S. Stefano d'Aveto, che non ha trovato capienza di fondi nella misura citata, è stato finanziato nell'APQ "Riqualificazione urbana e infrastrutture turistiche - 4° Integrativo" a valere sulle risorse della delibera CIPE 35/05 per 2,25 M€ su un investimento complessivo di 3 M€

Anche in questo caso si prevedono 2 M€ per il II lotto, che assicura il completamento dei lavori. Entrambe gli interventi sono stati approvati in sede di VIA regionale, con prescrizioni.

Cronoprogramma degli interventi

Progetti esecutivi entro il 2009. Inizio lavori a partire dal 2010

Modalità di attuazione SAD

Erogazione dei contributi ai soggetti attuatori:

- Alpi Liguri Sviluppo e Turismo per Monesi;
- Comune di S. Stefano d'Aveto per il comprensorio sciistico omonimo;

Costo degli interventi 5 M€.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS	4	Sciovie e rifacimento rifugio S. Stefano Aveto
Cofinanziamento Beneficiari	1	
TOTALE	**5**	

*impianto di innevamento artificiale S. Stefano d'Aveto a carico del cofinanziamento beneficiario

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
Impianto Monesi. Rifacimento sciovia	km	1,1
Impianto Stefano d'Aveto: rifacimento sciovia	Km	0,7
Rifacimento rifugio Monte Bue S. Stefano d'Aveto	mq	485

2.3 C. Sviluppo del capitale umano

Linea di Azione - Modernizzazione dei sistemi di istruzione e formazione e crescita dell'occupazione

Obiettivo specifico	Progetti
C.18 Migliorare la qualità dell'offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere le eccellenze del territorio nella produzione e diffusione della conoscenza	1. Alta formazione professionale. Istituzione degli ITS 2. Scuola regionale per la pubblica amministrazione 3. Nuove strutture scolastiche

Progetto 1. Alta formazione professionale – Istituzione degli Istituti Tecnici Superiori

Con l'Accordo della Conferenza Unificata del 25 novembre 2004 sono stati costituiti i Poli Formativi per l'istruzione e la formazione tecnica superiore. Le linee di programmazione definiscono alcuni passaggi di valore strategico per la costruzione dei Poli Formativi, così sintetizzabili:

- costruzione di una rete territoriale con atenei, centri di ricerca, imprese, scuole e agenzie formative
- ricerca – azione presso le imprese del settore per la rilevazione dei fabbisogni formativi e per promuovere l'innovazione di processo e di prodotto
- progettazione e realizzazione di percorsi IFTS anche con parternariati diversi
- accompagnamento al lavoro dei giovani specializzati al termine dei percorsi
- formazione congiunta degli operatori della scuola e della formazione per la ricaduta dei risultati nei percorsi scolastici e formativi

A livello regionale per mezzo della programmazione negoziata fra Regione, università, scuola, centro di formazione, centro di ricerca e parti sociali, nell'ambito delle indicazioni nazionali si sono intrapresi percorsi che portano alla costituzione di 4 Poli: Polo dell'economia del mare, Polo ICT, Polo turistico- alberghiero (già attivati) Polo delle discipline sociali (in fase di attuazione)

Successivamente è stata prevista l'istituzione degli Istituti Tecnici Superiori (di seguito ITS). Essi si devono collocare all'interno dei Poli tecnico professionali finalizzati alla diffusione della cultura scientifica, tecnologica e tecnica, rispondendo in modo stabile ad una esigenza emergente sia in ambito economico che in ambito formativo, per lo sviluppo economico e culturale.

Appare sempre più necessario offrire punti di eccellenza per la formazione professionale all'interno dei poli formativi, tenendo presente sia il mutamento continuo e rapido imposto anche alle strutture formative di fascia alta dall'evoluzione della ricerca scientifica e tecnologia in un quadro di economia globalizzata, sia l'esigenza di "fidelizzare" tanto le risorse scientifiche e professionali necessarie per il presidio stabile dell'ITS, quanto i soggetti pubblici e privati che, entrando in sinergia come "fondatori" dell'ITS ne garantiscono l'approvvigionamento (almeno parziale) di risorse economiche.

A tal fine la Regione intende finanziare l'adeguamento e/o le attrezzature specialistiche di una serie di edifici destinati a ospitare gli ITS.

Nel parco progetti regionale dedicato alle strutture destinate alla scuola e di supporto all'università degli studi di Genova significativo interesse assume il recupero del Convitto Colombo, finalizzato all'inserimento nel centro cittadino genovese di nuove strutture destinate alle residenzialità scolastica e universitaria. Per tale struttura è in corso di definizione tra la Provincia e l'Agenzia del demanio ligure una convenzione che verrà perfezionata entro il 2008. Qualora pertanto si registrino ritardi nell'attuazione degli interventi o economie conseguenti alle procedure di aggiudicazione tale progetto sarà prioritariamente valutato per il finanziamento.

Interventi attivabili e tempistica di attuazione

	ITS	località	Provincia	Intervento
1	1a) Mobilità sostenibile -Accademia Italiana della marina mercantile – settore trasporti	Sede di Genova	Genova	Fine lavori strutturali sede Accademia Miglioramento delle attrezzature.
	1b) Mobilità sostenibile -Accademia Italiana della marina mercantile – Settore Pesca	Sede di Santa Margherita Ligure	Genova	Lavori strutturali per la scuola nazionale della pesca
	1c) Mobilità sostenibile- Accademia Italiana della Marina Mercantile - settore aeronautico	Sede di Albenga	Savona	Istituzione della struttura formativa, lavori strutturali – residenzialità per studenti
2	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali Accademia della ospitalità italiana	Sede di Savona	Savona	Lavori strutturali e di adeguamento, posti residenziali per studenti a Villa Zanelli
3	Mobilità sostenibile –Istituto tecnico superiore per la cantieristica e la nautica da diporto	Sede di La Spezia	La Spezia	Fine lavori strutturali e collegamento al distretto e alla FP
4	Tecnologie dell'informazione e della comunicazione – Scuola superiore per l'I.C.T.	Sede di Genova	Genova	Adeguamenti strutturali per le tecnologie dell'informazione e comunicazione a Villa Bombrini
5	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali - Scuola internazionale marittima alberghiera	Sede di Recco	Genova	Adeguamenti strutturali, residenzialità studenti, specializzazione marittima-crocieristica
6	Nuove tecnologie per il made in Italy – settore meccanico: Istituto navalmeccanico	Sede di Cogorno	Genova	Adeguamenti strutturali al Villaggio del ragazzo per la meccanica di bordo
7	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali Campus per l'Hospitality and Tourism management	Sede di Taggia	Imperia	Istituzione della scuola superiore per il settore turistico allargato, residenzialità studenti, convegnistica,
8	Nuove tecnologie per il made in Italy: - recupero delle produzioni agro alimentari tipiche	Sede di Mignanego	Genova	Istituzione della struttura formativa e lavori di adeguamento infrastrutturale

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	22	Infrastrutture, attrezzature specialistiche, servizi
Cofinanziamento Province	12	
TOTALE	**34**	

Nel dettaglio i costi saranno così ripartiti

	Intervento	FAS	ALTRI	TOTALE
1a	Mobilità sostenibile - Accademia della marina mercantile – Sede di Genova	1.000.000	1.000.000	2.000.000
1b	Mobilità sostenibile - Accademia della marina mercantile – Sede di santa Margherita Ligure	700.000	500.000	1.200.000
1c	Mobilità sostenibile- Accademia settore aeronautico - Sede di Albenga	500.000	500.000	1.000.000
2	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali- Accademia della ospitalità italiana - Sede di Savona	4.500.000	2.000.000	6.500.000
3	Mobilità sostenibile – Istituto tecnico superiore per la nautica da diporto Sede della Spezia	3.500.000	1.500.000	5.000.000
4	Tecnologie dell'informazione e della comunicazione – Scuola superiore per l'I.C.T. Sede di Genova	1.300.000	1.000.000	2.300.000
5	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali – Scuola internazionale marittima alberghiera Sede di Recco (GE)	4.000.000	2.000.000	6.000.000
6	Nuove tecnologie per il made in Italy – settore Meccanico: Istituto navalmeccanico Sede di S. Salvatore di Cogorno (GE)	1.000.000	1.000.000	2.000.0000
7	Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali - Campus per l'Hospitality and Tourism management. Sede di Taggia (IM)	3.500.000	1.500.000	5.000.0000
8	Nuove tecnologie per il made in Italy: - recupero delle produzioni agro alimentari tipiche Sede di Mignanego (GE)	2.000.000	1.000.000	3.000.0000
	TOTALE COMPLESSIVO	**22.000.000**	**12.000.000**	**34.000.000**

Cronoprogramma degli interventi

Inizio lavori entro il 2009 e fine lavori entro il 2012.

Modalità di attuazione: SAD

Gli interventi saranno realizzati dalle Province.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	Unità di misura	Valore atteso
ITS realizzati (di cui 1 articolato in 3 sezioni)	n.	8
Spazi per foresteria	mq	2.550
Aule e locali di servizio comprensivi di laboratori per attività formativa	Mq.	6.550
Spazi sportivi e ludico ricreativi esterni	Mq.	2.700
Acquisizione attrezzature specialistiche*	n.	1

*acquisizione di un simulatore per manovra nave, radar, GMDSS

Progetto 2. Scuola regionale per la pubblica amministrazione

Il continuo mutamento del contesto normativo, economico e sociale nell'ambito del quale operano le Amministrazioni Pubbliche richiede che chi opera nei nostri Enti riceva una formazione costante lungo tutto l'arco della vita professionale.

La Regione Liguria vuole fornire un nuovo canale formativo di eccellenza rivolto a tutte le amministrazioni locali, del comparto sanitario e del settore regionale allargato rispettando la piena autonomia organizzativa degli enti che intenderanno aderire. Ogni ente interessato contribuirà alla definizione degli obiettivi e degli indirizzi programmatici della Scuola, del modello organizzativo a cui fare riferimento, nonché ad una attenta e periodica valutazione dei risultati sia in termini formativi, che sotto l'aspetto economico attraverso la partecipazione ad un apposito Comitato di Indirizzo.

In via generale gli obiettivi della Scuola Regionale di Formazione saranno:

- Sviluppare e rafforzare la professionalità dei dipendenti pubblici garantendo la necessaria omogeneità formativa.
- Creare un polo di competenza in campo formativo che sappia sinergicamente aggregare il know how presente in molte amministrazioni.
- Ottimizzare le risorse, in alcuni casi sempre più esigue, destinate alla formazione dei dipendenti.
- Garantire anche alle realtà organizzative più piccole (ad esempio i Comuni di minori dimensioni) la possibilità di usufruire di validi interventi formativi che, se reperiti autonomamente sul mercato, avrebbero un costo assai maggiore.
- Allargare la platea dei dipendenti pubblici che fruiscono della formazione.
- Sperimentare percorsi formativi anche per gli Amministratori locali.
- Mettere a disposizione degli enti esperti capaci di operare in un mercato della formazione sempre più complesso ed affollato di proposte.

Il progetto intende collaborare al meglio, anche con accordi di partenariato, con gli altri operatori della formazione sia a livello locale che nazionale, al fine di razionalizzare gli ambiti di intervento e non creare inutili sovrapposizioni. In tale direzione il progetto della Scuola potrà avere un ulteriore valore aggiunto con il coinvolgimento dell'Università degli Studi di Genova quale partner di eccellenza.

A titolo esemplificativo i servizi forniti saranno:

- Rilevazione e analisi dei fabbisogni formativi.
- Progettazione degli interventi formativi.
- Realizzazione dei corsi.
- Consulenza e supporto agli uffici competenti degli enti soci.
- Realizzazione di materiali didattici e documenti da mettere a disposizione dei soci.

Tale intervento sarà realizzato nella Villa De Mari a Genova.

Copertura finanziaria

Fonte	**Risorse - M€**	**Tipologia intervento finanziata**
FAS regionale	1,5	
Cofinanziamento provincia di Genova	0,3	
TOTALE	**1,8**	

Cronoprogramma dell'intervento

Si prevede lo studio di fattibilità entro il 2008 e la realizzazione a partire dal 2009.

Modalità di attuazione: SAD

Regia regionale.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di**	**Valore atteso**
Superficie ristrutturata da dedicare ad attività formative	Mq.	4.700

Progetto 3. Nuove strutture scolastiche

Negli ultimi anni, a causa del forte squilibrio tra le richieste di intervento presentate dagli Enti territoriali per le scuole di loro competenza e le disponibilità finanziarie effettivamente disponibili, la Regione ha dovuto operare delle scelte che, se da un lato hanno consentito la riqualificazione di gran parte del patrimonio scolastico esistente sul territorio, dall'altro non hanno permesso di investire nella razionalizzazione della rete scolastica e, segnatamente, nella costruzione di nuovi edifici scolastici.

Pertanto l'azione regionale è stata specificatamente orientata alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio scolastico esistente, rispondendo agli Enti territoriali entro i limiti consentiti dalle disponibilità di bilancio e in relazione alle singole necessità, individuate anche ai sensi di una normativa nazionale e regionale (lr 19/04) particolarmente attenta alle condizioni di igiene e sicurezza della popolazione scolastica.

L'ultima iniziativa, ancor oggi in corso, è riferita all'attuazione dell'articolo 1, comma 625 della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007) finalizzata alla formalizzazione dell'Intesa istituzionale con lo Stato per la realizzazione del cosiddetto "Patto per la Sicurezza". La legge finanziaria 2007 ha previsto che per l'attivazione dei piani di edilizia scolastica di cui all'art. 4 della legge 11 gennaio 1996, n. 23, sia autorizzata la spesa di 50 milioni di Euro per l'anno 2007 e di 100 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009; il 50% di tali risorse è destinato al completamento delle attività di messa in sicurezza e di adeguamento a norma degli edifici scolastici da parte dei competenti Enti locali; viene disposto inoltre che lo Stato, le Regioni e gli Enti locali interessati concorrano in parti uguali per l'ammontare come sopra determinato, ai fini del finanziamento dei singoli interventi.

Di conseguenza, il Ministero della Pubblica Istruzione con Decreto 16 luglio 2007 ha assegnato alla Regione Liguria le somme di cui alla tabella seguente che, di fatto, rappresentano l'entità dell'investimento principale nel settore dell'edilizia scolastica:

	STATO	REGIONE	ENTI LOCALI	TOTALI
anno 2007	€ 1.162.749	€ 1.162.749	€ 1.162.749	€ 3.448.247
anno 2008	€ 2.164.950	€ 2.164.950	€ 2.164.950	€ 6.494.850
anno 2009	€ 2.164.950	€ 2.164.950	€ 2.164.950	€ 6.494.850
TOTALI	**€ 5.492.649**	**€ 5.492.649**	**€ 5.492.649**	**€ 16.477.947**

Gli investimenti attivati con tali disponibilità finanziarie attengono esclusivamente la conservazione della rete scolastica esistente, mediante le seguenti tipologie di intervento:

1) messa in sicurezza e adeguamento dell'edificio alle norme vigenti in materia di agibilità, sicurezza, igiene ed eliminazione delle barriere architettoniche;

2) manutenzione straordinaria, ampliamento e/o completamento di edifici scolastici.

Gli interventi previsti dal PAR FAS, addizionali rispetto alla politica ordinaria regionale, sono invece mirati ad un adeguato sviluppo del sistema scolastico, finalizzato ai seguenti obiettivi:

- dare risposta alle problematiche legate all'evoluzione dei modelli insediativi, con particolare riguardo al mantenimento dell'equilibrio tra le dotazioni territoriali legate ai cicli formativi e le dinamiche della popolazione residente;
- incentivare l'implementazione di interventi di nuova costruzione, qualora il recupero e la ristrutturazione dei singoli edifici scolastici risulti più onerosa e meno risolutiva, sia nei casi di irreversibile obsolescenza delle strutture esistenti sia in quelli in cui se ne renda necessaria la delocalizzazione ovvero l'accorpamento di più sedi marginali in strutture di maggiore dimensioni con superiori economie di scala gestionali.

In particolare, l'azione regionale si pone a sostegno delle iniziative di quei Comuni, Consorzi di Comuni e Comunità Montane che sono interessati all'accorpamento in organici plessi scolastici di più sedi attualmente decentrate e marginali, soprattutto in ambiti caratterizzati da flussi di nuovi residenti.

Le tipologie ammissibili sono riconducibili alle seguenti fattispecie:

a) razionalizzazione della rete scolastica, nelle diverse realtà territoriali e collettività locali, con particolare attenzione a:

   1) riorganizzare le strutture nell'ambito della medesima Istituzione scolastica, segnatamente attraverso l'accorpamento di più sedi;
   2) dare risposta alle esigenze conseguenti ai processi di riforma degli ordinamenti e dei programmi, alla innovazione didattica e alla sperimentazione, nonché al soddisfacimento del fabbisogno dell'utenza;
   3) privilegiare interventi che comportino l'eliminazione di sedi improprie ovvero l'eliminazione del fenomeno delle locazioni onerose.

b) piena valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico promuovendo in particolare:

   1) l'uso comune di spazi, attrezzature, strumenti e servizi da parte di più Istituzioni scolastiche;
   2) l'utilizzo di edifici e locali scolastici, palestre, impianti e attrezzature, per attività extrascolastiche e culturali, sociali e sportive d'interesse pubblico, compatibilmente con l'espletamento delle attività curricolari e al di fuori dell'orario scolastico;
   3) il riutilizzo di edifici scolastici, non più in uso o suscettibili di dismissione, per altre destinazioni d'uso.

Nell'ambito dell'attuazione dei singoli interventi, saranno promosse le esperienze che prevedano modalità di realizzazione volte a garantire:

- il risparmio energetico e il ricorso a fonti di calore alternative;
- lo sviluppo di reti multimediali
- l'applicazione delle Linee guida per la progettazione ecosostenibile degli edifici scolastici già adottate dalla Regione Liguria per orientare le modalità progettuali nell'organizzazione e nella gestione degli spazi didattici e delle mense verso criteri di sostenibilità.

Copertura finanziaria

Fonte	**Risorse - M€**	**Tipologia intervento finanziata**
FAS	10	
Beneficiari	18	
TOTALE	**28**	

Cronoprogramma degli interventi

E' prevista la selezione dei progetti entro il 2009. I lavori possono partire dal 2010

Modalità di attuazione SAD

Bando di concorso

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	**Unità di misura**	**Valore atteso**
Nuove strutture scolastiche Di cui: plessi materne-elementari n. 4 plessi elementari-medie n. 4 plessi completi materne-elementari-medie: n. 2	n.	10
Superficie lorda di pavimento realizzata	Mq.	21.348
Superficie territoriale destinata a servizi scolastici *	mq	60.750

**Riferita alla superficie del lotto all'interno del quale vengono collocati la scuola e i relativi servizi.*

2.4 D. Migliorare la capacità di governance

Linea di Azione – Rafforzamento della PA

Obiettivo specifico	Attività
D.23 Snellire e semplificare le procedure, rafforzare la comunicazione ai cittadini e alle imprese per migliorare l'efficacia dell'azione della pubblica amministrazione	Assistenza tecnica al programma

Le attività di governance sono finalizzate a garantire l'efficiente programmazione e implementazione del Programma, da attuarsi a mezzo delle attività di "Assistenza, Sorveglianza, monitoraggio, controllo", "Valutazione", "Informazione e Comunicazione", "Acquisizione e trasferimento di competenze", che si identificano quali obiettivi operativi.

Tali attività rispondono all'obiettivo specifico del DUP N. 22. "Dotarsi di strumenti di conoscenza e analisi per migliorare la capacità di governo del territorio, anche attraverso la progettazione integrata".

Contenuti e Attività

Questa linea di azione contiene tutte attività di supporto tecnico e operativo all'Organismo di gestione del PAR FAS riferite alle attività connesse alla sua attuazione, comprese quelle relative all'attività di indirizzo, orientamento e informazione da fornire alle Autorità di gestione del PA FAS:

- rafforzamento delle strutture, degli uffici e delle unità operative della Amministrazione regionale impegnate nella attività di attuazione e gestione dei programmi del PA FAS;
- attività di valutazione in itinere e finale del Programma Attuativo;
- attività di comunicazione; interventi informativi e pubblicitari sul territorio; rete e scambio di esperienze;
- acquisizione e trasferimento delle conoscenze necessarie per una corretta attuazione del programma, in grado di produrre valore aggiunto alla sorveglianza, gestione e valutazione del programma e dei suoi impatti sul territorio, anche mediante attività di assistenza e affiancamento, rivolti in particolare ad enti locali, per la progettazione e realizzazione degli interventi del PAR.

In ottemperanza di quanto previsto dalla Deliberazione CIPE (§ 4.2) per il rafforzamento del sistema dei Conti Pubblici Territoriali, dei Nuclei regionali Conti pubblici territoriali e dell'Unità tecnica Conti Pubblici Territoriali, sarà allocata la quota percentuale prevista, pari a 273.651 €.

Sarà, inoltre, possibile rafforzare gli strumenti informatici e telematici per la comunicazione e gestione del Programma Attuativo FAS, in analogia a quanto effettuato nella programmazione comunitaria, sulla base delle esigenze che emergeranno nella fase di attuazione del Programma.

Copertura finanziaria

Fonte	Risorse - M€	Tipologia intervento finanziata
FAS regionale	7,7	
TOTALE	**7,7**	

Cronoprogramma degli interventi

E' prevista la copertura della attività lungo l'intero arco di realizzazione del Programma (sino al 2017).

Modalità di attuazione

Affidamento incarichi a soggetti in-house o selezione dei prestatori di servizio o fornitori tramite gara.

Indicatori fisici di realizzazione

Descrizione indicatore	*Unità di misura*	*Valore atteso*
Azioni di informazione e pubblicità	n.	10
Studi ricerche e relazioni prodotte	n.	10

3. Azioni Cardine

La delibera CIPE pone l'accento sulla necessità di individuare le "azioni cardine" come elementi centrali della strategia del PAR FAS, sulle quali va avviata una concertazione inter-istituzionale al fine di far convergere su di esse - oltre ai fondi regionali – anche quote parti dei fondi FAS nazionali per il centro nord.

Le azioni cardine sono incentrate su interventi di rafforzamento tematico e/o di complementarietà territoriale degli Assi dei POR "Competitività" e "Occupazione", con particolare attenzione per gli interventi del POR "Competitività" e sono rappresentate dai progetti identificati nelle seguenti linee di azione, indicate secondo le priorità identificate nel Quadro Strategico Nazionale.

Tali progetti rappresentano il 59,6% delle riorse FAS regionali complessive (204 milioni su un totale di 342,064).

PRIORITA' 2. "Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività

Linea di azione: Ricerca e innovazione

Comprende un insieme di interventi finalizzati a sviluppare le interazioni tra università, ricerca e imprese e a potenziare l'attività di ricerca negli ambiti previsti dal Piano triennale della ricerca che dà attuazione alla L.R. 2/2007 "Promozione, sviluppo, valorizzazione della ricerca, dell'innovazione e delle attività universitarie e di alta formazione". Rafforza ed integra le azioni promosse dall'Asse 1. del POR Competitività che alloca 300 M€ favore delle imprese e alle azioni attivate dal POR Occupazione. In tale contesto assumono un ruolo strategico i seguenti interventi:

- lo sviluppo del Parco Scientifico e tecnologico di Genova Erzelli, dove con le risorse FAS viene finanziato l'insediamento della nuova sede della Facoltà di Ingegneria. L'intervento si colloca nel contesto più ampio del rafforzamento di poli di eccellenza R&D e piattaforme tecnologiche, nell'ambito della politica di attrazione di investimenti ad elevato contenuto scientifico e tecnologico. Nell'area è infatti previsto l'insediamento di aziende high tech previste dall'iniziativa industriale "Progetto Leonardo" Con deliberazione n. 400 del 18/4/2008 la Regione ha approvato la proposta di un protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Università e della ricerca, la Regione Liguria, la Provincia, il Comune di Genova e la MARCONI S.p.A. Gruppo Ericsson per la realizzazione di un nuovo centro di Ricerca e Sviluppo in sistemi e apparati di telecomunicazione: tale protocollo dovrà successivamente essere formalizzato tra i soggetti sottoscrittori. **FAS regionale : 25 M€**
- Il Distretto Ligure per le Tecnologie marine nell'area della Spezia, per il quale Sviluppo Italia ha redatto lo Studio di fattibilità che identifica nell'ambito dei diversi cluster o filoni progettuali – sulla base delle finalità e dei fabbisogni del territorio – le diverse tipologie di interventi (Ricerca industriale, sviluppo precompetitivo, fomazione, infrastrutture per la ricerca ecc.). Le risorse FAS regionali saranno dedicate alla parte infrastruturale mentre per gli altri filoni di attività interverranno sia il Programma operativo "Competività e Occupazione" sia altre fonti statali (Legge 297, Industria 2015 ecc.) **FAS regionale: 5 M€**
- Le piattaforme tecnologiche da 1 a 7 per le quali saranno valutate le possibili interazioni con il Ministero dell'Università e Ricerca una volta approvato il relativo Piano ministeriale, previsto per settembre 2008. **FAS regionale 19,5 M€**
- La diffusione della banda larga su scala regionale comprese le aree dell'entroterra considerate di scarso interesse per il mercato: il progetto complessivo ha un costo di circa 30 M€, che si prevede di coprire con fondi FAS nazionali, fondi statali di cui all'Accordo di Programma sottoscritto il 30/1/2008 tra Regione e ex Ministero Comunicazioni, fondi del P.O.R. "Competitività" e fondi FAS regionali identificati all'interno dei progetti integrati ad alta tecnologia (Piattaforma 9 sistemi avanzati e nuove applicazioni in telecomunicazione e informatizzazione diffusa). **FAS regionale: 4 M€**

PRIORITA' 5. Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo

PRIORITA' 3. Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo

Linea di azione: Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e culturali

Nel contesto di tale linea vengono promossi gli interventi a carattere strettamente ambientale, quali la - riduzione della produzione dei rifiuti e gli impianti di depurazione, concentrati in particolare nelle aree considerate strategiche per lo sviluppo turistico, sia gli interventi per la valorizzazione del patrimonio storico culturale e ambientale diffuso sul territorio che, se adeguatamente integrata nel circuito dell'offerta turistica, può consentire un ampliamento dell'offerta stessa e la sua diversificazione, aumentando la possibilità di destagionalizzazione dei flussi turistici e lo sviluppo di aree che presentano ad oggi potenzialità non adeguatamente valorizzate. Tale linea di azione interviene a completamento e rafforzamento di quelle promosse dall'Asse 4 "Valorizzazione delle risorse culturali e naturali" azione 4.1. "Promozione del patrimonio naturale e culturale" del POR "Competitività" che ha una dotazione di 44 M€, in maniera maggioritaria dedicata al comparto della cultura, e si raccorda inoltre con gli interventi previsti dal PSR nelle aree rurali – in particolare nell'ambito della strategie di sviluppo locali (SSL - approccio Leader) nonché con interventi formativi del POR Occupazione.

Nell'ambito di tale linea di azione sono considerati strategici i seguenti interventi:

- Progetto integrato dei parchi e dell'Alta Via dei Monti liguri, interpretata come filo conduttore di una proposta organica che considera anche i diversi canali di finanziamento attivabili sulle diverse tiplogie di intervento. **FAS regionale: 10 M€**
- Progetto integrato per la costruzione della rete ciclabile ligure che – lungo la costa – vede una prima organica definizione nel Ponente Ligure a seguito della dismissione della vecchia tratta ferroviaria. **FAS regionale: 5 M€**
- Per quanto riguarda il patrimonio culturale, particolare rilievo riveste il progetto di valorizzazione del sito archeologico di Luni, in corso di definizione, per il quale sarà successivamente valutata la possibilità di convergenza di risorse da parte del Ministero dei Beni culturali. **Ad oggi non è disponibile l'indicazione del il costo del progetto .**

PRIORITA' 8. Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani

PRIORITA' 3. Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo

Linea di azione: Miglioramento della qualità ambientale e territoriale

Comprende una serie di interventi finalizzati al superamento di fattori di criticità che incidono sullo sviluppo e sulla qualità dei sistemi urbani, ***attuati esclusivamente attraverso progetti integrati***. Agisce in rafforzamento dell'asse 3 del POR Competività - che dedica alla qualità dello sviluppo urbano 122 M€ - differenziando gli interventi sul livello territoriale, in quanto l'azione del POR è limitata ai Comuni capoluogo e ad ambiti urbani con popolazione non inferiore a 40.000 abitanti, mentre nel PAR FAS la soglia minima viene fissata in 10.000 abitanti.

Ai progetti strategici regionali è riservata una quota pari al 50% delle risorse complessive. I Progetti strategici regionali sono stati raggruppati secondo la prevalenza del fattore di criticità da risolvere.

Il restante 50% è riservato a progetti da selezionare con bando nel quadro di un Programma regionale, con l'obiettivo di creare un "parco progetti" stabile da utilizzare per la programmazione di lungo periodo.

L'insieme degli interventi di riqualificazione urbana da attuarsi esclusivamente attraverso progetti integrati prevede risorse FAS regionali per un totale di 64 M€.

Sempre nel contesto del miglioramento della qualità ambientale sono stati identificati una serie di progetti riguardanti la creazione di aree attrezzate al fine di migliorare la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio. Per questa tipologia di investimenti è considerato strategico il progetto per il riutilizzo produttivo dell'area ex ACNA di Cengio, nella quale sono state completate le operazioni di bonifica ed è previsto l'insediamento di attività produttive ambientalmente compatibili. La Regione Liguria ha candidato tale progetto al finanziamento sulle risorse del Programma Straordinario nazionale per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati, per il quale la deliberazione CIPE 166/2007 prevede un accantonamento di 450 M€ per l'area del Centro nord.: **FAS regionale dedicato al progetto strategico ex ACNA Cengio 5,5 M€**

PRIORITA' 6. Reti e collegamenti per la mobilità

Linea di azione Accessibilità e mobilità sostenibile

Identifica gli interventi prioritari di miglioramento della rete viaria regionale e quelli connessi al potenziamento e sviluppo del trasporto pubblico locale, in particolare il trasporto metropolitano e la viabilità di collegamento al sistema dei porti. Gli interventi identificati rafforzano le azioni del POR Competitività relative alla mobilità sostenibile in ambito urbano, inquadrata nei progetti integrati di riqualificazione urbana dell'Asse 3. "Riqualificazione urbana" e promuovono il riequilibrio costa-entroterra sul territorio ligure.

Nell'ambito di tale linea di azione sono considerati strategici i seguenti interventi:

- Completamento della tratta metropolitana De Ferrari –Brignole **FAS regionale 16 M€**
- Aurelia Bis di La Spezia al servizio dell'hub portuale spezzino **FAS regionale 25 M€**
- Tunnel Val Fontanabuona **FAS regionale: 25 M€**
- Adeguamento del materiale rotabile: **per questo intervento non sono state appostate risorse sul FAS regionale,** in quanto data la consistenza finanziaria dell'intervento si ritiene che solo la contestualizzazione dell'intervento a livello interregionale possa determinare un quadro operativo certo sul quale definire con il MISE e con il MIT una strategia condivisa a supporto delle iniziative assunte, definendo in tale sede un criterio di priorità rispetto alle tratte dove il servizio a livello nazionale risulta più carente, il piano comune per la fornitura del materiale rotabile, i rapporti con RFI e Trenitalia.

Progetti da realizzare in Accordi di Programma quadro

Dato atto che ad oggi non sono ancora operativi tavoli di raccordo inter-istituzionale che consentano di verificare la convergenza di risorse ministeriali e regionali su progetti definiti, la Regione Liguria manifesta la propria disponibilità ad avviare le più opportune forme di cooperazione interistituzionale per l'attuazione dei progetti ritenuti prioritari all'interno delle "Azioni Cardine" attraverso Accordi di Programma Quadro, indicati nella successiva tabella, precisando comunque che alcuni di essi sono articolabili in moduli funzionali e quindi attivabili da subito con Strumenti di Azione Diretta (SAD) identificati nella titolarità regionale e nella regia regionale.

Pertanto su questi ultimi la Regione intende comunque procedere e successivamente, qualora da parte dei Ministeri competenti si verifichino convergenze, sarà possibile la condivisione di obiettivi, strumenti, responsabilità e risorse definiti in Accordi di Programma Quadro specifici.

L'accoglimento di tale principio appare di assoluta rilevanza in rapporto a quanto previsto dalla delibera CIPE 166/2007 (punto 3.1.3.), nella quale si specifica che "a seguito di istruttoria positiva del MISE-DPS viene autorizzato lo sblocco delle risorse per la parte attuata con strumenti diretti, e avviata la fase di cooperazione per la parte da attuarsi tramite Accordi" che rimane pertanto indefinita nella sua tempistica.

Collegando tale impostazione con l'obbligo di raggiungere il livello del 20% di impegni giuridicamente vincolante entro il 31 dicembre 2010 –pari a 68,4 M€ per la Regione Liguria - e le prevedibili carenze di liquidità date dalla sequenza prevista per gli anticipi è evidente che un'attenzione particolare dovrà essere data all'incidenza negativa sulla tempistica di aggiudicazione dei lavori che eventuali allungamenti dei tempi di sottoscrizione degli accordi possono comportare, con ricadute evidenti sul raggiungimento della soglia di impegno prevista entro il 2010.

Nella successiva tabella sono indicati i progetti che si intendono attivare attraverso Accordi di Programma Quadro, nell'ipotesi di un concorso attivo dei fondi FAS nazionali. Diversamente si procederà con Strumenti di azione diretta – SAD.

Linea di Azione	Programma / Progetto (*)	Fabbi-sogno Totale	Risorse disponibili				Fabbisogno residuo FAS Nazionale
			FAS regionale	Fondi Strut-turali	Altro	Totale	
Ricerca e Innovazione	Insediamento della nuova Facoltà di ingegneria nell'ambito del Parco Scientifico e tecnologico di Erzelli a Genova	140,0	25,0		100,0	125,0	15,0
	Progetto per il distretto delle tecnologie marine della Spezia	100,0	5,0	17-22	58-51	78-80	20-22
	Piattaforme tecnologiche (1 a 7)	39,4	19,5	10,0	3,9	33,4	6,0
	Completamento della rete a banda larga per il territorio regionale (piattaforma 9)	28,0	4,0	8,0	10,0	22,0	6,0
Mobilità sostenibile	Adeguamento del materiale rotabile	217,0			28,4 (**)	28,4	188,6
	Tunnel Fontanabuona	60,0	25,0			25,0	35,0
	Metropolitana di Genova	151,0	16,0		109,0	125,0	26,0
Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale	Progetto integrato sistema dei parchi e dell'Alta Via dei Monti Liguri	47,5	10,0	16,0	9,5	35,5	12,0
	Progetto integrato per la costruzione della rete ciclabile ligure	12,2	5,0		2,2	7,2	5,0
Miglioramento qualità ambientale e territoriale	Area ex Cengio Savona (***)	54,8	5,5		19,3	24,8	30,0
	Realizzazione della piattaforma logistica al servizio del Mercato dei Fiori di Sanremo	5,0				0,0	5,0
Totale		**854,9**	**115,0**	**51,0 ÷ 56,0**	**340,3 ÷ 333,3**	**504,3 ÷ 506,3**	**350,6 ÷ 348,6**

(*) **Non è stato incluso il progetto Aurelia bis, in quanto già avviato e quindi non trasferibile in APQ.**
(**) **Di cui 5 M€ APQ "Materiale rotabile" e restante quota su stanziamenti leggi finanziarie 2001-2008.**
(***) **Su tale progetto sono stati richiesti 30 M€ a valere sul Programma straordinario nazionale Centro Nord per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati.**

I due progetti per i quali non sono appostate risorse FAS regionali e che non compaiono nel PAR sono di seguito descritti sinteticamente.

1. Adeguamento del materiale rotabile

Ad oggi il parco rotabile è costituito da circa 500 elementi (mezzi di trazione e carrozze) con un'età media di 25 anni e con picchi oltre i 40 anni. Le caratteristiche tecniche dei mezzi di trazione non consentono recuperi in termini di velocità e presentano difficoltà di incarrozzamento. La situazione è ulteriormente complicata dalla disomogeneità del parco mezzi e dalle carenze del materiale rotabile e delle scorte.

La composizione del parco rotabile attualmente impiegato per lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario nella Regione è la seguente:

- 111 mezzi di trazione (59 locomotori elettrici e 52 pilota)
- 25 elettrotreni (5 TAF e 20 AL 801/940)
- 350 carrozze

Detta composizione potrebbe essere ridotta del 20-30% a seguito dell'introduzione di carrozze ad alta capacità. Un parziale svecchiamento del parco rotabile comporta le seguenti necessità di acquisto mezzi:

- 6 nuovi treni per la media distanza (Ge-Ventimiglia e Ge-La Spezia) formati da un locomotore e 6 carrozze doppio piano tipo Vivalto + 1 carrozza pilota Vivalto, per un costo di circa 11 M€ a convoglio
- 8 metropolitani (Voltri Brignole Nervi-Recco) costituiti da un convoglio tipo elettrotreno a 6 elementi, per un costo di circa 12,25 M€ a convoglio
- 2 metropolitani, sempre del modello TSR a 2 piani a 6 elementi, ad hoc per realtà quali le 5 Terre, del costo di circa 12,25 M€ a convoglio

La stima complessiva di tale svecchiamento è di circa 217 M€, svecchiamento che consentirebbe di garantire l'affidabilità dei servizi a fronte di una sempre crescente domanda di mobilità dei cittadini e alla luce di un quadro infrastrutturale che – a completamento del nodo ferroviario genovese, porterebbe la linea Voltri-Brignole dedicata al solo trasporto metropolitano di passeggeri. A fronte di questa cifra la Regione ha ad oggi attivato investimenti per 28,4 M€, di cui: 5 col precedente APQ "Materiale rotabile" per l'acquisto di 2 locomotori ETR e 23,4 M€ utilizzando stanziamenti delle leggi finanziarie dal 2001 al 2008 per: acquisto di 5 TAF, 4 VIVALTO, 1 treno per la ferrovia Genova-Casella: Sono in fase di definizione le tipologie di materiale da acquistare con i 6,4 M€ previsti dalla legge finanziaria 2008.

Priorità in funzione dei diversi servizi regionali:

- **Servizi pendolari di media distanza** quali le tratte costiere La Spezia Genova e Imperia Genova. Per queste linee il materiale rotabile necessario è costituito da carrozze doppio piano tipo Vivalto trainate da un locomotore E464
- **Servizi metropolitani:** Voltri Brignole e Nervi Brignole. A seguito dell'ultimazione della realizzazione infrastrutturale riguardante il quadruplicamento del nodo ferroviario genovese nella tratta Genova-Voltri Genova Brignole nella tratta in esame potrà implementarsi un servizio cadenzato con intervalli di 10'. Il materiale rotabile idoneo è costituito da treni a potenza distribuita, tipo elettrotreni, a due piani per tratte ad alta frequentazione che richiedono elevate prestazioni in termini di accelerazione e frenata (tipo il TSR di Ansaldo Breda)
- **Servizi turistici** per tratte ad elevata domanda come La Spezia Sestri Levante, in particolare nelle 5 Terre. Il materiale idoneo è costituito da treni a potenza distribuita, tipo elettrotreni, molto capaci.

2. Realizzazione piattaforma logistica per il mercato dei fiori di Sanremo

Il mercato dei Fiori di Sanremo rappresenta il maggiore polo commerciale italiano per il settore del fiore reciso, da cui transita circa il 20% della produzione nazionale e l'80% delle esportazioni italiane. L'obiettivo dell'intervento consiste nel miglioramento dell'efficienza delle filiere di prodotto, per abbreviare i tempi di movimentazione e smistamento dei fiori.

Su tale progetto, che si ritiene si valenza nazionale, viene proposto il finanziamento sulle risorse del PAN "Competitività dei sistemi agricoli", in quanto sinergico rispetto all'Asse 1 del PSR della Liguria e al servizio di altre Regioni da cui provengono i prodotti commercializzati nel polo di Sanremo, tra cui molte regioni meridionali. E' inoltre collegato a precedenti interventi finanziati dal FAS, tra cui il Contratto di Programma tra il MISE e il Consorzio Fiorifrutti, approvato con delibera CIPE n. 106 del 29 luglio 2005, recentemente sottoscritto dalle parti.

Descrizione del progetto

Realizzazione di una piattaforma della superficie di 8.000 mq nell'area interna sottostante la struttura del Mercato, in grado di formare una grande banchina per permettere alle imprese di produzione e commercializzazione di avere un unico piano di lavoro tra il pianale dell'automezzo e il nuovo pavimento così realizzato. I servizi offerti alle singole aziende in qeusta piattafoma sono:

- Boccaporti con chiusura industriale per aree carico-scarico, aree magazzino, aree refrigerate.

Costo dell'intervento. 5 M€

Tempi di realizzazione: 24 mesi

4. Gli indicatori per il monitoraggio degli obiettivi

Nella successiva tabella 4.1. sono sintetizzati gli indicatori fisici di realizzazione già individuati e quantificati a livello di singolo progetto/programma.

Nella tabella 4.2. sono individuati gli indicatori di risultato.

.

Tab. 4.1 Indicatori fisici di realizzazione

Priorità QSN	Obiettivo Program-mazione unitaria	Programma / Progetto	Linea reg.	INDICATORI FISICI DI REALIZZAZIONE								
				Indicatore 1			Indicatore 2			Indicatore 3		
				Descrizione	Unità di misura	Valore	Descrizione	Unità di misura	Valore	Descrizione	Unità di misura	Valore
1.2.1 Accrescere il tasso di partecipazione all'istruzione e formazione iniziale												
	C18 Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza											
		Nuove strutture scolastiche	C1	Nuove strutture scolastiche	N°	10	Superficie lorda di pavimento realizzata	mq	21.348	Superf. territoriale per servizi scolastici	mq	60.750
1.3.2 Sostenere la costruzione di un sistema naz. di formazione superiore												
	C18 Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza											
		Alta formazione professionale ITS	C1	ITS realizzati	N°	8	Spazi per foresteria/aule/ludico-sportivi	mq	2.550+6.550+ 2.700	Acquisizione attrezzature specialistiche	N°	1
		Scuola superiore alta formazione PA	C1	Superficie attrezzata dedicata	mq	4.700						
2.1.1 Qualificare in senso innovativo offerta di ricerca, favorendo creazione di reti fra Università, centri ricerca e mondo produtt.												
	A01 Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese											
		Facoltà di Ingegneria a Erzelli (GE)	A1	Superficie sede universitaria	mq	81.000	Residenze per studenti	mq	5.000			
		Distretto tecnologie del mare (SP)	A1	Realizzaz. laboratorio polifunzionale	N°	1	Superficie laboratorio	mq	2.000			
		Poli universitari decentrati	A1	Superficie da ristrutturare e rifunzionaliz.	mq	24.000	Superficie laboratori	mq	300	Superficie auditorium (350 posti)	mq	800
		Programma triennale per la ricerca e innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia	A1	Poli innovativi costituiti	N°	10	Laboratori di ricerca realizzati	N°	10			
2.1.5 Valorizzare la capacità di ricerca, trasferimento e assorbimento dell'innovazione tramite la cooperazione territoriale												
	A01 Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese											
		Piattaforma tecnologica internazionalizzazione imprese liguri	A1	**indicatori presenti nel programma triennale per la ricerca di cui alla priorità precedente**								
2.1.7 Sostenere la promozione di servizi pubblici moderni e rafforzare i processi di innovazione della PA con tecnologie ICT												
	A01 Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese											
		Piattaforma tecnologica infrastrutture a banda larga e nuove applicazioni TIC	A1	Progetti di connessione tecnologie digitali	N°	6	Interventi infrastrutturali	N°	4			
3.2.1 Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza servizio idrico, rafforzare la difesa del suolo e prevenzione rischi naturali												
	B10 Migliorare la prevenzione dei rischi naturali, attraverso la tutela e salvaguardia del territorio											
		Regimazione idraulica del tratto terminale del fiume Entella	B1.2	Opere difesa spondale	km	2,5	Viabilità migliorata	km	1,6			
		Regimazione idraulica del tratto terminale del torrente Nervia	B1.2	Opere difesa spondale	ml	0,5	Viabilità migliorata	km	0,5	Lunghezza pista pedonale ciclabile	km	0,8
	B13 Ridurre il consumo risorse idriche e ottimizzare la loro gestione migliorando la qualità acque superf. e sotterranee											
		Grandi schemi fognari	B2	Interventi collettamento e depurazione di reflui urbani	N°	3	abitanti equivalenti serviti	BOD5=60 g/gg O2	350.000			
3.2.2 Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza del servizio gestione dei rifiuti, rafforzare le filiere produttive recupero siti												
	B09 Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio											
		Riconversione aree industriali	B1.1	Aree dismesse recuperate e realizzate	N°	4 + 4	Superficie aree recuperate	mq	813.000	Superficie aree realizzate	mq	554.000
	B14 Ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e riutilizzo											
		Raccolta differenziata rifiuti	B2	Interventi realizzati	N°	5						
5.1.2 Valorizzare i beni e le attività culturali x aumentare attrattività territoriale, rafforzare coesione sociale, migliorare qualità di vita												
	B16 Migliorare l'attrattività e la promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi											
		Progetti culturali	B2	Interventi di valorizzazione immobili a valenza culturale	N°	6						
5.1.3 Aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale, migliorando qualità offerta e pacchetti turistici territor.												
	B16 Migliorare l'attrattività e promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi											
		Alta Via dei Monti Liguri e Parchi naturali	B2	Lunghezza percorsi escursionistici (di cui tematici)	km	300 (100)	Aree attrezzate	N°	15	Strutture ricettive/rifugi e strutture polifunzionali + mezzi acquistati	N°	10 + 7 + 5
		Completamento rete ciclabile ligure	B2	Lunghezza pista ciclabile	km	130						
		Parco costiero ponente	B2	Lunghezza pista ciclabile	km	25	Superficie edifici valorizzati	mq	750	Parcheggi realizzati	N° posti auto	600
		Funivia 5 Terre e impianti turistici a fune	B2	Impianti realizzati	N°	1	Lunghezza impianti	km	1,1			
		Infrastrutture per valorizzazione impianti sciistici (S. Stefano e Monesi)	B2	Impianti realizzati	N°	2	Lunghezza impianti	km	1,8	Superficie rifacimento rifugio	mq	485
6.1.1 Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di rete di terminali di trasporto												
	A06 Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure											
		Aurelia bis La Spezia	A2	Miglioramento viabilità	km	2,5	Percentuale con larghezza > 5 m	%	100			
6.1.2 Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana												
	A08 Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale ed interregionale											
		Metropolitana Genova	A2	Strutture interne pozzo Brignole	mc	5.824	Messa in sicurezza /compl. Pozzo Corvetto	mc	6.552	Completam scavi e strutt. Staz Brignole	mq	13.000
				Finiture parziali staz. Brignole (al rustico)	mq	3.900	Forniture e montaggio impianti	m	1.500	Lungh. Linea (tronchino di manovra)	mq	200
		Fondo per la diffusione della mobilità sostenibile	A2	Impianti finanziati	N°	6						
6.1.3 Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, sinergie tra territori e nodi logistici												
	A07 Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali											
		Tunnel Fontanabuona	A2	Lunghezza galleria (a canna unica)	km	3						
		Fondo per la progettazione	A2	Studi di fattibilità finanziati	N°	5	Progettazioni finanziate	N°	2			
		Strade provinciali	A2	Miglioramento viabilità (100% L> 5m)	km	3,7	Messa in sicurezza pedonale	2,6		Messa in sicurezza idraulica	% su totale	30% medio
8.1.2 Elevare la qualità della vita attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi (congestione e marginal.)												
	B11 Migliorare la qualità, vivibilità e fruizione delle aree urbane, in particolare periferie e quartieri a rischio disagio sociale											
		Riqualificazione dell'abitato del comune di Arcola	B1.2	Opere difesa spondale	km	3	Viabilità migliorata	km	3	Aree risanate da utilizzare a fini produttivi	mq	30.000
		Riconversione dei parchi ferroviari dei comuni di Busalla e Ronco Scrivia	B1.2	Opere difesa spondale	km	2,4	Viabilità migliorata	km	2,4	Aree riutilizzabili a fini produttivi	mq	10.000
		Completamento infrastrutturazione viaria principale media valle del torrente Polcevera	B1.2	Opere difesa spondale	km	0,4	Viabilità migliorata	km	0,7	Aree riutilizzabili a fini produttivi	mq	20.000
		Riconversione delle aree ed immobili dello stabilimento ex Piaggio a Finale Ligure	B1.2				Viabilità migliorata	km	0,3	Aree riutilizzabili a fini produttivi	mq	5.000
		Progetti riqualificazione urbana (10-40.000 ab.)	B1.2	Interventi rigenerazione urbana	N°	8	Progetti di viabilità	N°	6	Interventi di difesa suolo	N°	2
10.1.1 Rafforzare le competenze tecniche e di governo di amministrazioni ed enti attuatori per migliorare efficacia programmazione												
	D23 Snellire e seplificare le procedure, rafforzare la comunicazione ai cittadini e alle imprese per migliorare efficacia P.A.											
		Assistenza Tecnica	D1	Studi, ricerche e valutazioni prodotte	N°	5	Azioni di informazione e pubblicità	N°	10			
		Sistema Conti Pubblici Territoriali	D1									
		TOTALE										

Tab. 4.2 - INDICATORI DI RISULTATO

Competitività del sistema economico: ricerca e innovazione

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
01 Favorire la nascita di relazioni stabili tra il sistema della ricerca pubblica e privata, l'Università e le imprese	PMI che hanno acquisito servizi avanzati	N°	
	Progetti di RTD	N°	
	Progetti cooperazione tra imprese e centri di ricerca	N°	
	Interventi realizzati (distretto tecnologie marine) nell'ambito di predeterminati filoni progettuali	N°	
02 Promuovere partnership internazionali per accrescere il trasferimento nei settori dell'innovazione e trasferimento tecnologico	PMI che hanno partecipato a partnership internazionali	N°	
	Progetti di cooperazione internazionali	N°	
03 Implementare lo sviluppo di servizi avanzati per i cittadini e le imprese e favorire l'accesso alle TIC a sostegno della competitività	% imprese con più di 10 addetti (set-tori industria e servizi) con sito web	%	65%
	% di comuni che offrono servizi in rete per i cittadini	%	
	% di comuni che offrono servizi in rete per le imprese	%	
	Frazioni coperte	N°	346
	Abitanti interessati nelle frazioni coperte	N° abitanti	32.900
	Frazioni coperte/su totale (in aree no market)	%	

Competitività del sistema economico: accessibilità e mobilità sostenibile

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
06 Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure	Indice copertura viaria	Km strade/kmq di territorio	
07 Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali, attraverso la realizzazione di interventi coordinati			
08 Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale e interregionale	Utenti addizionali in conseguenza del miglioramento dei trasporti urbani	Viaggiatori/ giorno	+2.700
	Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario	%	58,00%
	Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	%	

Competitività del sistema ambiente e territorio: miglioramento della qualità ambientale e territoriale

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
09 Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio	Aziende previste nei nuovi insediamenti	N°	91
10 Migliorare la prevenzione dei rischi naturali, attraverso la tutela e salvaguardia del territorio soggetto a rischi di erosione e dissesto idrogeologico con priorità per le zone ad alto rischio	Superficie protetta/ su superficie a rischio di dissesto idrogeologico	%	1,9%
	Superficie produttiva messa in sicurezza	kmq	
	Imprese produttive presenti nelle aree messe in sicurezza	N°	
	Popolazione di riferimento	N° abitanti	
11 Migliorare la qualità, la vivibilità e la fruizione delle aree urbane, in particolare delle periferie e dei quartieri a rischio di disagio sociale	Popolazione interessata da interventi di rivitalizzazione/rigenerazione	N° abitanti	

Competitività del sistema ambiente e territorio: tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e culturali

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
13 ridurre il consumo di risorse idriche e ottimizzare la loro gestione, migliorando la qualità delle acque superficiali e sotterranee	% di carico organico rimosso	Richiesto chimica di ossigeno (COD)	80%
	Coste non balneabili per inquinamento (Km di coste non balneabili per inquinamento su km di coste totali)	(%)	1,3
14 Ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e riutilizzo	Incremento potenzialità di trattamento rifiuti	Tonn	+20%
16. Migliorare l'attrattività e la promozione turistica del patrimonio culturale e naturale attraverso azioni coordinate legate a tematismi forti	Popolazione interessata dagli interventi di valorizzazione delle risorse culturali	N° abitanti	
	Popolazione interessata dagli interventi di valorizzazione e fruizione delle risorse naturali	N° abitanti	

Sviluppo del capitale umano: modernizzazione dei sistemi di istruzione e formazione e crescita dell'occupazione

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
18 Migliorare la qualità dell'offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere le eccellenze del territorio nella produzione e diffusione della conoscenza	Corsi realizzati	N°	17
	Allievi formati	N°	340
	Allievi nelle scuole materne, elementari e medie oggetto di intervento	N°	
	% popolazione scolastica interessata	%	

Migliorare la capacità di governance della Pubblica Amministrazione

Obiettivi	Indicatori	unità misura	valore atteso al 2015
22 Dotarsi di strumenti di conoscenza e analisi per migliorare la capacità di governo del territorio, anche attraverso la progettazione integrata	Quota della popolazione a conoscenza del PAR	%	60%

5. Piano finanziario complessivo

(importi in €)

Strategia DUP	Linea di Azione	n. Progetto	Progetti	Priorità QSN	Costo Totale	Quota FAS regionale	Altri
A. Competitività del sistema economico	A1. Ricerca e Innovazione		***subtotale linea A1***		**317.800.000**	**61.500.000**	**256.300.000**
		1	Insediamento facoltà Ingegneria nel Polo Tecnologico di Erzelli (GE)	2.1.1	140.000.000	25.000.000	115.000.000
		2	Distretto ligure per le tecnologie marine (SP)	2.1.1	100.000.000	5.000.000	95.000.000
		3	Poli Universitari decentrati	2.1.1	7.800.000	6.500.000	1.300.000
		4	Programma triennale per la ricerca e innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia	2.1.1	39.400.000	19.500.000	19.900.000
			Piattaforma tecnologica internazionalizzazione imprese liguri	2.1.5	2.600.000	1.500.000	1.100.000
			Piattaforma tecnologica infrastrutture a banda larga e nuove applicazioni in TIC	2.1.7	28.000.000	4.000.000	24.000.000
	A2. Accessibilità e mobilità sostenibile		***subtotale linea A2***		**472.150.000**	**76.000.000**	**396.150.000**
		1	Terzo lotto dell'Aurelia bis di La Spezia	6.1.1	239.000.000	25.000.000	214.000.000
		2	Tunnel stradale Fontanabuona	6.1.3	60.000.000	25.000.000	35.000.000
		3	Fondo per la progettazione	6.1.3	3.000.000	1.000.000	2.000.000
		4	Progetti strategici locali per il miglioramento della viabilità provinciale	6.1.3	16.550.000	7.000.000	9.550.000
		5	Metropolitana di Genova - completamento De Ferrari/Brignole	6.1.2	151.000.000	16.000.000	135.000.000
		6	Costituzione di un fondo per la diffusione mobilità sostenibile	6.1.2	2.600.000	2.000.000	600.000
	TOTALE Strategia A				**789.950.000**	**137.500.000**	**652.450.000**
B. Competitività del sistema Ambiente e Territorio	B1. Miglioramento qualità ambientale e territoriale		***subtotale linea B1.1***		**87.740.000**	**10.000.000**	**77.740.000**
		1	Riconversione aree industriali - 5 interventi	3.2.2	87.740.000	10.000.000	77.740.000
			subtotale linea B1.2		**197.000.000**	**64.000.000**	**133.000.000**
		1	Riqualificazione abitato Comune di Arcola	8.1.2	40.000.000	8.000.000	32.000.000
		2	Regimazione idraulica tratto terminale Entella	3.2.1	42.000.000	8.000.000	34.000.000
		3	Regimazione idraulica tratto terminale Nervia	3.2.1	7.000.000	4.000.000	3.000.000
		4	Riconversione dei parchi ferroviari di Busalla e Ronco	8.1.2	17.000.000	4.000.000	13.000.000
		5	Completamento infrastrutturazione viaria Polcevera	8.1.2	39.000.000	4.000.000	35.000.000
		6	Riconversione aree e immobili stabilim. Piaggio	8.1.2	12.000.000	4.000.000	8.000.000
		7	Programmi strategici regionali	8.1.2	40.000.000	32.000.000	8.000.000
	B.2 Tutela e valorizzazione risorse ambientali e culturali		***subtotale linea B2***		**280.700.000**	**89.000.000**	**191.700.000**
		1	Grandi schemi fognari e/o impianti di depurazione	3.2.1	105.000.000	35.000.000	70.000.000
		2	Interventi per la riduzione rifiuti, smaltimento e valorizzazione	3.2.2	26.000.000	5.000.000	21.000.000
		3	Progetto integrato Sistema Parchi e Alta Via Monti Liguri	5.1.3	47.500.000	10.000.000	37.500.000
		4	Completamento rete ciclabile ligure, valorizzazione e promozione	5.1.3	12.200.000	5.000.000	7.200.000
		5	Parco costiero del Ponente ligure	5.1.3	60.000.000	10.000.000	50.000.000
		6	Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale	5.1.2	19.000.000	15.000.000	4.000.000
		7	Impianto funiviario di accesso al Parco Nazionale 5 Terre	5.1.3	6.000.000	5.000.000	1.000.000
		8	Infrastrutture per valorizzazione impianti sciistici (S. Stefano e Monesi)	5.1.3	5.000.000	4.000.000	1.000.000
	TOTALE Strategia B				**565.440.000**	**163.000.000**	**402.440.000**
C. Sviluppo capitale umano	C1. Moder. sistemi istruzione e formaz.	1	Alta formazione professionale - Istituti Tecnici Superiori	1.3.2	34.000.000	22.000.000	12.000.000
		2	Scuola regionale per la PA	1.3.2	1.800.000	1.500.000	300.000
		3	Nuove strutture scolastiche	1.2.1	28.000.000	10.000.000	18.000.000
	TOTALE Strategia C				**63.800.000**	**33.500.000**	**30.300.000**
D. Migliorare la governance		1	Rafforzamento della PA	10.1.1	7.790.349	7.790.349	0
		2	Sistema Conti Pubblici Territoriali		273.651	273.651	0
	TOTALE Strategia D				**8.064.000**	**8.064.000**	**0**
TOTALE					**1.427.254.000**	**342.064.000**	**1.085.190.000**

SCHEMA 1 - Piano Finanziario Programma Attuativo FAS: Regione Liguria

Priorità QSN	Obiettivo Programmaz. Unitaria	Programma / Progetto	Risorse assegnate con Delibera 166/2007 (migliaia di euro)	RESPONSABILITA' ATTUAZIONE E CERTIFICAZIONE (PER I PA NAZ o INTER)	MODALITA' ATTUAZIONE	Integrazione altre risorse FAS (*): PRESENZA AZIONE/PROGETTO CARDINE	Integrazione altre risorse FAS (*): Risorse assegnate con Delibere precedenti (migliaia di euro)	Integrazione altre risorse FAS (*): Delibera/e di riferimento
1.2.1		Accrescere il tasso di partecipazione all'istruzione e formazione iniziale	**10.000,0**				**0,0**	
	C18	*Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza*	10.000,0				0,0	
		Nuove strutture scolastiche	10.000,0		SAD			
1.3.2		Sostenere la costruzione di un sistema naz. di formazione superiore	**23.500,0**				**0,0**	
	C18	*Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza*	23.500,0				0,0	
		Alta formazione professionale ITS	22.000,0		SAD			
		Scuola superiore alta formazione PA	1.500,0		SAD			
2.1.1		Qualificare in senso innovativo offerta di ricerca, favorendo creazione di reti fra Università, centri ricerca e mondo	**56.000,0**			**XX**	**0,0**	
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	56.000,0			XX	0,0	
		Facoltà di Ingegneria a Erzelli (GE)	25.000,0		APQ	x		
		Distretto tecnologie del mare (SP)	5.000,0		APQ	x		
		Poli universitari decentrati	5.500,0		SAD			
		Programma triennale per la ricerca e innovazione: progetti integrati ad alta tecnologia (piattaf. 1 a 7)	19.500,0		APQ	x		
2.1.5		Valorizzare la capacità di ricerca, trasferimento e assorbimento dell'innovazione tramite la cooperazione territoriale	**1.500,0**				**0,0**	
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	1.500,0				0,0	
		Piattaforma tecnologica internazionalizzazione imprese liguri (piattaforma 8)	1.500,0		SAD			
2.1.7		Sostenere la promozione di servizi pubblici moderni e rafforzare i processi di innovazione PA con tecnologie ICT	**4.000,0**			**XX**	**0,0**	
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	4.000,0			XX	0,0	
		Piattaforma tecnologica infrastrutture a banda larga e nuove applicazioni TIC (piattaforma 9)	4.000,0		APQ	x		
3.2.1		Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza servizio idrico, rafforzare la difesa del suolo e prevenzione rischi	**47.000,0**			**XX**	**0,0**	
	B10	*Migliorare la prevenzione dei rischi naturali, attraverso la tutela e salvaguardia del territorio*	12.000,0			XX	0,0	
		Regimazione idraulica del tratto terminale del fiume Entella	8.000,0		SAD	x		
		Regimazione idraulica del tratto terminale del torrente Nervia	4.000,0		SAD	x		
	B13	*Ridurre il consumo risorse idriche e ottimizzare la loro gestione migliorando la qualità acque superf. e sotterran.*	35.000,0				0,0	
		Grandi schemi fognari	35.000,0		SAD			
3.2.2		Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza del servizio gestione dei rifiuti, rafforzare le filiere produttive recupero	**15.000,0**			**XX**	**0,0**	
	B09	*Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio*	10.000,0			XX	0,0	
		Riconversione aree industriali	10.000,0		SAD	x (Cengio)		
	B14	*Ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e riutilizzo*	5.000,0				0,0	
		Raccolta differenziata rifiuti	5.000,0		SAD			
5.1.2		Valorizzare i beni e le attività culturali x aumentare l'attrattività territoriale, rafforzare coesione sociale, migliorare qualità	**15.000,0**				**0,0**	
	B16	*Migliorare l'attrattività e promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi*	15.000,0				0,0	
		Progetti culturali	15.000,0		SAD			
5.1.3		Aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale, migliorando qualità offerta e pacchetti turistici	**34.000,0**			**XX**	**0,0**	
	B16	*Migliorare l'attrattività e promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi*	34.000,0			XX	0,0	
		Alta Via dei Monti Liguri e Parchi naturali	10.000,0		APQ	x		
		Completamento rete ciclabile ligure	5.000,0		APQ	x		
		Parco costiero ponente	10.000,0		SAD			
		Funivia 5 Terre e impianti turistici a fune	5.000,0		SAD			
		Impianti turistici a fune	4.000,0		SAD			
6.1.1		Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di rete di terminali di	**25.000,0**			**XX**	**0,0**	
	A06	*Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure*	25.000,0			XX	0,0	
		Aurelia bis La Spezia	25.000,0		SAD	X		
6.1.2		Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana	**18.000,0**			**XX**	**0,0**	
	A08	*Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale ed interregionale*	18.000,0			XX	0,0	
		Metropolitana Genova	16.000,0		APQ	X		
		Fondo per la diffusione della mobilità sostenibile	2.000,0		SAD			
6.1.3		Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, sinergie tra territori e nodi logistici	**33.000,0**			**XX**	**0,0**	
	A07	*Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali*	33.000,0			XX	0,0	
		Tunnel Fontanabuona	25.000,0		APQ	x		
		Fondo per la progettazione	1.000,0		SAD			
		Strade provinciali	7.000,0		SAD			
8.1.2		Elevare la qualità della vita attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi (congestione e	**52.000,0**			**XX**	**0,0**	
	B11	*Migliorare la qualità, vivibilità e fruizione aree urbane, in particolare periferie e quartieri a rischio disagio sociale*	52.000,0			XX	0,0	
		Riqualificazione dell'abitato del comune di Arcola	8.000,0		SAD	x		
		Riconversione dei parchi ferroviari dei comuni di Busalla e Ronco Scrivia	4.000,0		SAD	x		
		Completamento infrastrutturazione viaria principale media valle del torrente Polcevera	4.000,0		SAD	x		
		Riconversione delle aree ed immobili dello stabilimento ex Piaggio a Finale Ligure	4.000,0		SAD	x		
		Progetti riqualificazione urbana (10-40.000 ab.)	32.000,0		SAD	x		
10.1.1		Rafforzare le competenze tecniche e di governo di amministrazioni ed enti attuatori per migliorare efficacia	**8.064,0**				**0,0**	
	D23	*Snellire e semplificare le procedure, rafforzare la comunicazione ai cittadini e alle imprese per migliorare efficacia P.A.*	8.064,0				0,0	
		Assistenza Tecnica	7.790,4		SAD			
		Sistema Conti Pubblici Territoriali	273,6					
		TOTALE	**342.064,0**				**0,0**	

SCHEMA 2 - Piano Finanziario Programma Attuativo FAS: Regione Liguria per annualità di riferimento di spesa

(importi in '000 €)

Priorità QSN	Obiettivo Programmaz. Unitaria	Programma / Linee di azione	Risorse assegnate con Delibera 166/2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.2.1		Accrescere il tasso di partecipazione all'istruzione e formazione iniziale	**10.000,0**	**0,0**	**1.000,0**	**2.000,0**	**2.000,0**	**2.000,0**	**2.000,0**	**1.000,0**	**0,0**
	C18	*Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza*	10.000,0	0,0	1.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	1.000,0	0,0
1.3.2		Sostenere la costruzione di un sistema naz. di formazione superiore	**23.500,0**	**6.000,0**	**7.700,0**	**6.800,0**	**3.000,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
	C18	*Migliorare la qualità offerta formativa e la partecipazione, sostenere e promuovere la produz./diffus. conoscenza*	23.500,0	6.000,0	7.700,0	6.800,0	3.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.1		Qualificare in senso innovativo offerta di ricerca, favorendo creazione di reti fra Università, centri ricerca e mondo produttivo	**56.000,0**	**4.500,0**	**6.500,0**	**11.500,0**	**18.000,0**	**10.000,0**	**5.500,0**	**0,0**	**0,0**
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	56.000,0	4.500,0	6.500,0	11.500,0	18.000,0	10.000,0	5.500,0	0,0	0,0
2.1.5		Valorizzare la capacità di ricerca, trasferimento e assorbimento dell'innovazione tramite la cooperazione territoriale	**1.500,0**	**500,0**	**500,0**	**500,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	1.500,0	500,0	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1.7		Sostenere la promozione di servizi pubblici moderni e rafforzare i processi di innovazione PA con tecnologie ICT	**4.000,0**	**1.000,0**	**1.000,0**	**1.000,0**	**1.000,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
	A01	*Favorire la nascita di relazioni tra il sistema della ricerca pubblica e privata, le Università e le imprese*	4.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.2.1		Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza servizio idrico, rafforzare la difesa del suolo e prevenzione rischi naturali	**47.000,0**	**1.000,0**	**2.000,0**	**5.000,0**	**7.000,0**	**7.000,0**	**11.000,0**	**9.000,0**	**5.000,0**
	B10	*Migliorare la prevenzione dei rischi naturali, attraverso la tutela e salvaguardia del territorio*	12.000,0	1.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
	B13	*Ridurre il consumo risorse idriche e ottimizzare la loro gestione migliorando la qualità acque superf. e sotterran.*	35.000,0	0,0	0,0	3.000,0	5.000,0	5.000,0	10.000,0	8.000,0	4.000,0
3.2.2		Accrescere capacità offerta, qualità e efficienza del servizio gestione dei rifiuti, rafforzare le filiere produttive recupero siti	**15.000,0**	**0,0**	**1.000,0**	**7.000,0**	**7.000,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
	B09	*Aumentare la sostenibilità ambientale e la compatibilità dei sistemi produttivi con l'assetto del territorio*	10.000,0	0,0	0,0	5.000,0	5.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	B14	*Ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti, aumentare la quota avviata al recupero e riutilizzo*	5.000,0	0,0	1.000,0	2.000,0	2.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5.1.2		Valorizzare i beni e le attività culturali x aumentare l'attrattività territoriale, rafforzare coesione sociale, migliorare qualità di vita	**15.000,0**	**0,0**	**3.000,0**	**3.000,0**	**3.000,0**	**3.000,0**	**3.000,0**	**0,0**	**0,0**
	B16	*Migliorare l'attrattività e promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi*	15.000,0	0,0	3.000,0	3.000,0	3.000,0	3.000,0	3.000,0	0,0	0,0
5.1.3		Aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale, migliorando qualità offerta e pacchetti turistici territoriali	**34.000,0**	**5.000,0**	**4.000,0**	**11.000,0**	**7.000,0**	**3.000,0**	**3.000,0**	**1.000,0**	**0,0**
	B16	*Migliorare l'attrattività e promozione turistica del patrimonio culturale e naturale con azioni legate a forti tematismi*	34.000,0	5.000,0	4.000,0	11.000,0	7.000,0	3.000,0	3.000,0	1.000,0	0,0
6.1.1		Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di rete di terminali di trasporto	**25.000,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**6.000,0**	**7.000,0**	**7.000,0**	**5.000,0**
	A06	*Rafforzare il sistema logistico, in particolare al servizio della portualità ligure*	25.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.000,0	7.000,0	7.000,0	5.000,0
6.1.2		Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana	**18.000,0**	**0,0**	**1.000,0**	**7.000,0**	**8.000,0**	**2.000,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
	A08	*Potenziare il trasporto collettivo urbano e ferroviario a livello regionale ed interregionale*	18.000,0	0,0	1.000,0	7.000,0	8.000,0	2.000,0	0,0	0,0	0,0
6.1.3		Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, sinergie tra territori e nodi logistici	**33.000,0**	**1.000,0**	**2.000,0**	**1.000,0**	**9.000,0**	**11.000,0**	**8.000,0**	**1.000,0**	**0,0**
	A07	*Migliorare l'accessibilità dei sistemi urbani e la loro connessione alle reti trasportistiche principali*	33.000,0	1.000,0	2.000,0	1.000,0	9.000,0	11.000,0	8.000,0	1.000,0	0,0
8.1.2		Elevare la qualità della vita attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi (congestione e marginalità)	**52.000,0**	**3.000,0**	**4.000,0**	**6.000,0**	**8.000,0**	**8.000,0**	**9.000,0**	**9.000,0**	**5.000,0**
	B11	*Migliorare la qualità, vivibilità e fruizione aree urbane, in particolare periferie e quartieri a rischio disagio sociale*	52.000,0	3.000,0	4.000,0	6.000,0	8.000,0	8.000,0	9.000,0	9.000,0	5.000,0
10.1.1		Rafforzare le competenze tecniche e di governo di amministrazioni ed enti attuatori per migliorare efficacia programmazione	**8.064,0**	**834,0**	**1.034,0**	**1.034,0**	**1.034,0**	**1.034,0**	**1.034,0**	**1.034,0**	**1.026,0**
	D23	*Snellire e semplificare le procedure, rafforzare la comunicazione ai cittadini e alle imprese per migliorare efficacia P.A.*	8.064,0	834,0	1.034,0	1.034,0	1.034,0	1.034,0	1.034,0	1.034,0	1.026,0
		Assistenza Tecnica	7.790,4	800,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	990,4
		Sistema Conti Pubblici Territoriali	273,6	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	35,6
		TOTALE	**342.064,0**	**22.834,0**	**34.734,0**	**62.834,0**	**74.034,0**	**53.034,0**	**49.534,0**	**29.034,0**	**16.026,0**
		TOTALE CUMULATO		**22.834,0**	**57.568,0**	**120.402,0**	**194.436,0**	**247.470,0**	**297.004,0**	**326.038,0**	**342.064,0**

6. Modalità di attuazione e controllo

La Regione, come previsto dalla Deliberazione CIPE di attuazione del QSN, individua la struttura di coordinamento della politica regionale unitaria nella Direzione Centrale Programmazione e pianificazione Strategica.

Per quanto riguarda le procedure e le modalità di attuazione specifiche del FAS, nonché la definizione delle corrispondenti strutture operative, la Regione intende applicare le medesime condizioni operative vigenti per i Programmi di co-finanziamento comunitario, recentemente approvati dalla Commissione.

Ciò, al fine di una coerenza con i programmi co-finanziati dai Fondi Strutturali e di una contemporanea semplificazione interna delle procedure e normative.

In tal senso, saranno mutuate le modalità e le procedure di attuazione del POR che fanno riferimento alle disposizioni previste dai regolamenti comunitari per il periodo 2007-2013.

6.1 Organismi ("Autorità") responsabili per l'attuazione e gestione del Programma

Nel rispetto del principio di separazione delle funzioni, al fine della massima trasparenza nella gestione delle risorse finanziarie, onde garantire l'efficace attuazione del Programma e il corretto funzionamento del sistema di gestione e controllo, sono individuati i seguenti Organismi:

L'Organismo di Gestione (OdG), o "Organismo responsabile della programmazione e della gestione" preposto all'attuazione del programma nel suo complesso operante con deleghe alle strutture regionali competenti per materia –che sono responsabili per la realizzazione di singoli progetti o "pacchetti" specifici; l'OdG inoltre coordina e presiede il Comitato di Sorveglianza;

l'Organismo di Certificazione (OdC) responsabile della corretta certificazione delle spese nei confronti dei Ministero e della conseguente gestione degli anticipi.

A queste strutture si affiancherà, per tutte le operazioni "trasversali" del caso, l'Autorità Ambientale, con il compito di promuovere e verificare l'integrazione della componente ambientale in tutti i settori d'azione del FAS, affinché sia assicurata, da un lato, la coerenza delle strategie e degli interventi proposti dai documenti di programmazione con i principi dello sviluppo sostenibile, nonché dall'altro, il rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia ambientale, con la salvaguardia del principio orizzontale di sostenibilità ambientale.

Saranno inoltre realizzate – attraverso il coinvolgimento del responsabile per la Comunicazione individuato per il Piano Unitario che potrà avvalersi di supporto esterno a carico delle risorse di cui all'Assistenza Tecnica – le azioni di pubblicità sulla base delle modalità che saranno concordate con il MISE.

In tal senso, i soggetti così individuati sono:

Organismo di Gestione (OdG): dirigente pro-tempore della struttura sottoindicata**:**

Struttura competente:	Settore Pianificazione e Valutazione Interventi Direzione: Direzione centrale Programmazione e pianificazione strategica
Indirizzo:	P.zza de Ferrari 2 – 16121 GENOVA
Posta elettronica:	A.Gestione.FAS@regione.liguria.it (non ancora attivata)

Organismo di Certificazione (OdC): dirigente pro-tempore della struttura sottoindicata:

Struttura competente:	Settore Staff di Dipartimento e Affari Giuridici del Dipartimento Sviluppo Economico e Politiche dell'Occupazione
Indirizzo:	Via d'Annunzio, 113 – 16121 GENOVA
Posta elettronica:	A.Certificazione.FAS@regione.liguria.it (non ancora attivata)

Organismo di Gestione (OdG)	

Premesso che possa delegare le proprie funzioni in parte (o totalmente in caso di progetti complessi e/o di interesse locale), i principali compiti dell'OdG sono:

- Garantire il coordinamento generale ed il corretto funzionamento del Programma;
- Garantire il coordinamento con gli altri Programmi regionali (in particolare i POR FESR, FSE e PSR), attraverso tavoli di confronto e partecipazione incrociata alle riunioni dei rispettivi Comitati;
- Definire i criteri generali di selezione degli interventi da finanziare, nonché quelli specifici, con l'eventuale supporto delle strutture regionali competenti per materia;
- Verificare la corretta applicazione dei criteri generali nonché di quelli specifici nella selezione degli interventi da finanziare;
- Programmare riunioni cadenzate del "*Comitato di Sorveglianza*", garantendo l'adeguata circolazione di informazioni e fornendo aggiornamenti sullo stato di attuazione del Programma e le eventuali relative problematiche, proponendo al contempo soluzioni e/o azioni correttive;
- Verificare e garantire che il sistema di monitoraggio sia adeguatamente e costantemente aggiornato in relazione ai dati finanziari e fisici di realizzazione, anche ai fini degli audit e della valutazione;
- Accertarsi, anche mediante verifiche in loco, della corretta esecuzione dei lavori e delle spese dichiarate dai beneficiari;
- Garantire che i beneficiari e gli altri organismi coinvolti nell'attuazione delle operazioni adottino un sistema di contabilità separata o codificazione contabile adeguata per le transazioni inerenti all'operazione;
- Stabilire adeguate procedure di conservazione della documentazione di spesa;
- Garantire che l'Organismo di Certificazione (OdC) riceva tutte le informazioni necessarie all'espletamento delle loro funzioni;
- Elaborare Rapporti periodici sullo stato di attuazione finanziaria e fisica del Programma;
- Garantire un adeguato livello di informazione e pubblicità, sulla base delle modalità che saranno condivise con il MISE.

Organismo di Certificazione (OdC)	

Compito dell'OdC è:

- elaborare e trasmettere al Ministero le certificazioni di spesa e relative domande di pagamento, in base alla documentazione elaborata dall'OdG e previe attività di:
  - controllo delle spese dichiarate;
  - applicazione alle certificazioni di tutti i risultati degli audit effettuati in proprio;
- mantenere la contabilità informatizzata delle spese dichiarate/certificate.

6.2 "Altri" Organismi coinvolti

Nell'attuazione del Programma saranno inoltre coinvolti i seguenti organismi:

+ Comitato di Sorveglianza (nel cui ambito sviluppare anche l'azione di partenariato);
+ Istanza di valutazione ("valutatore indipendente");
+ Organismi "esterni" cui sarà eventualmente delegata la gestione decentrata di progetti o gruppi omogenei di progetti, e le cui attività – ed in particolare quelle inerenti il controllo – saranno puntualmente precisate nelle corrispondenti Convenzioni.

Per quanto riguarda il Comitato di Sorveglianza, uno dei principali ruoli sarà legato al coordinamento delle attività con gli altri Programmi di finanziamento – in particolare il POR FESR ed il FEASR – al fine di garantire la necessaria complementarietà ed integrazione degli interventi finanziati. La presidenza di tale comitato sarà assunta dall'Assessore allo Sviluppo Economico.

Ruolo e le funzioni, nonché la composizione ed i relativi supporti tecnici operativi sono riportati nella tabella seguente.

Il Comitato si avvarrà di adeguati strumenti di supporto tecnico nello svolgimento delle proprie funzioni, in particolare per tutti gli approfondimenti che si renderanno necessari nel corso della realizzazione del PA, per le attività di valutazione e studi specifici finalizzati al conseguimento degli obiettivi del programma e per le azioni di accompagnamento che si renderanno necessarie. Tali attività troveranno copertura finanziaria attraverso le risorse previste per l'Assistenza Tecnica (come previsto dalla Delibera CIPE al § 4.2).

Per quanto riguarda la Valutazione il supporto all'attività del valutatore esterno sarà garantito dal Nucleo di Valutazione. Tale attività trova copertura attraverso le risorse di Assistenza Tecnica.

Per quanto riguarda la gestione del Programma e dei singoli interventi, saranno individuati – all'interno della Regione o nell'ambito delle deleghe a soggetti attuatori ("organismi intermedi" quali FILSE per la realizzazione aree attrezzate per insediamenti produttivi) – i responsabili per l'attuazione di singoli progetti o gruppi di progetti omogenei, in base alle relative competenze e peculiarità dei progetti.

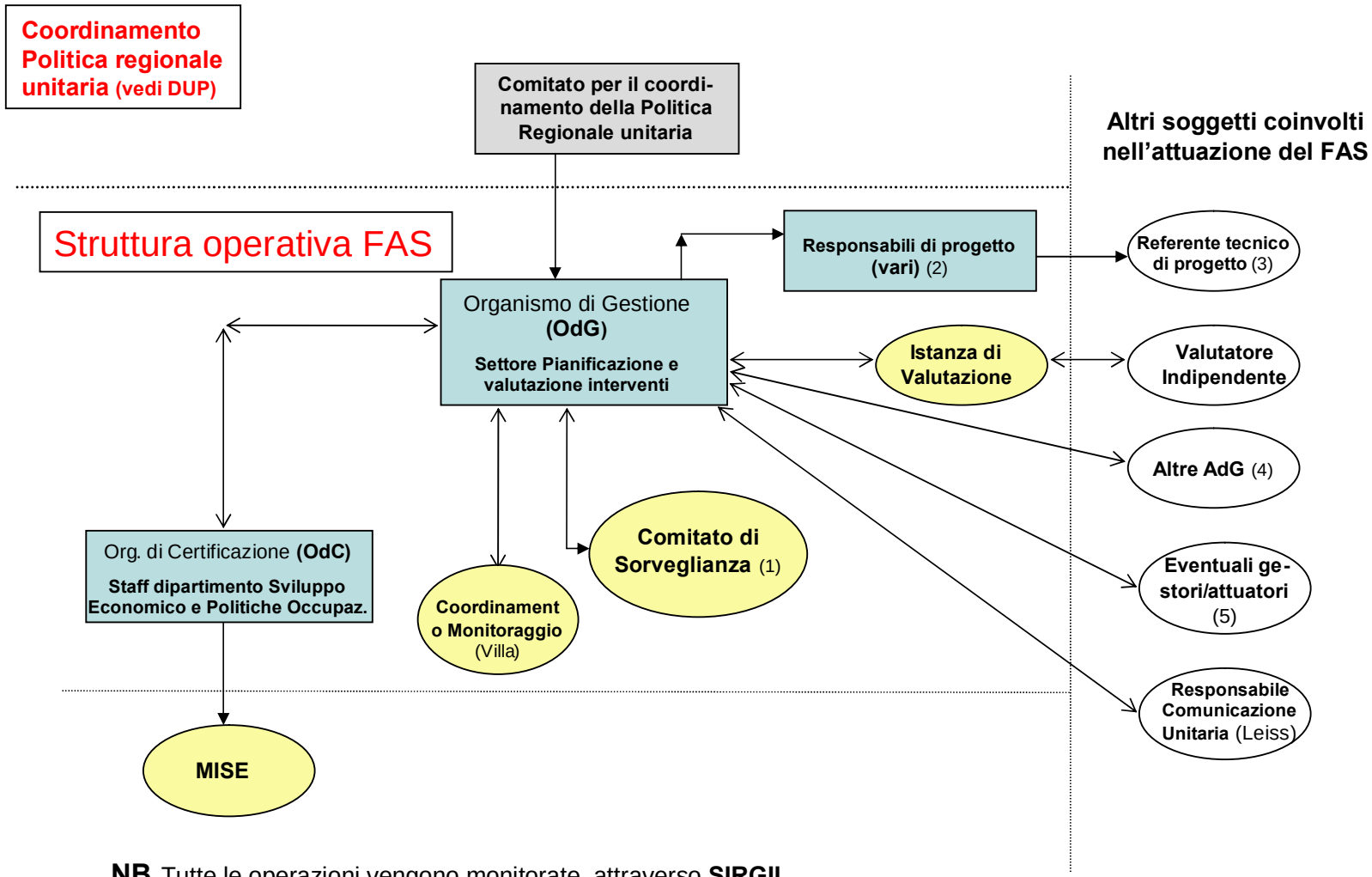
Nel caso di delega a soggetti intermedi, le procedure e modalità operative saranno definite in modo puntuale nelle corrispondenti Convenzioni che riporteranno altresì obblighi e scadenze per lo svolgimento delle attività delegate, fermo restando gli obblighi complessivi di controllo che restano a carico della struttura regionale.

Saranno inoltre individuai referenti tecnici di progetto presso i singoli enti locali attuatori di intervento. Ciò al fine di garantire un flusso costante e continuo di informazioni, controlli sullo stato di attuazione e aggiornamento dei dati, non solo finanziari ma anche fisici di realizzazione.

Il ruolo, le funzioni, la composizione nonché i supporti tecnici del Comitato di Sorveglianza sono riportati nel prospetto seguente, mentre la struttura organizzativa complessiva è schematizzata nel successivo organigramma.

Comitato di Sorveglianza FAS

Ruolo, funzioni e collegamenti con i supporti tecnici e operativi
➢ Accerta l'efficacia e la qualità di attuazione del Programma;
➢ Esamina ed approva i criteri di selezione degli interventi e ne verifica la congruenza con gli indirizzi contenuti nell'allegato 1 della Deliberazione CIPE n. 166 del 21/12/2007;
➢ Valuta periodicamente i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi specifici del Programma Attuativo,
➢ Esamina i risultati dell'esecuzione, in particolare il conseguimento degli obiettivi fissati;
➢ Esamina ed approva i Rapporti annuali e finali di esecuzione prima della loro trasmissione al Ministero (7.1 citata Del. CIPE);
➢ Valuta e propone all'Autorità di Gestione la revisione del programma attuativo che ne permetta il conseguimento degli obiettivi o di migliorarne la gestione, compresa quella finanziaria (seguendo iter Del. CIPE § 7.3);
➢ Esamina ed approva qualsiasi proposta di modifica inerente al contenuto del Programma approvato dal Ministero;
➢ Fornisce la completa informazione dell'andamento del programma – in particolare al Comitato per il Coordinamento della Politica Unitaria Regionale;
Composizione
➢ Assessore allo Sviluppo Economico quale Presidente;
➢ Rappresentante delle diverse AdG responsabili per l'attuazione dei vari PO;
➢ Autorità Ambientale;
➢ Responsabili per l'attuazione dei vari Assi o linee di intervento;
➢ Rappresentanza del MISE e degli altri Ministeri responsabili per l'attuazione dei Programmi settoriali e tematici che interessano la Regione;
➢ Rappresentanti del Partenariato istituzionale, economico e sociale;
➢ Rappresentante Regionale per le Pari Opportunità.
Interfacce e supporti tecnici operativi
a) Nucleo di Valutazione;
b) Valutatore Indipendente;
c) Responsabile del Sistema Informativo regionale;
d) Saranno inoltre identificati i responsabili di progetto (RUP) presso gli enti locali.



NB Tutte le operazioni vengono monitorate attraverso **SIRGIL**

(1) Da istituire

(2) Nominativi individuati in base alle specifiche competenze e peculiarità del progetto.

(3) Referente dell'ente locale beneficiario o attuatore dell'intervento.

(4) Relativi ai POR FESR Competitività, POR FSE Occupazione, nonché al PSR FEASR, PO Cooperazione e PON Pesca. Prevista partecipazione incrociata ai diversi lavori dei corrispondenti Comitati di Sorveglianza.

(5) Con eventuale delega per l'attuazione di interventi complessi e/o di interesse locale, nonché Organismi Intermedi o comunque strutture regionali indipendenti

6.3 Procedure di attuazione

Nella fase realizzativa, le procedure e modalità di attuazione saranno conformate a quelle definiti nell'ambito dei POR. Ciò, in particolare per quanto riguarda:

- La selezione delle operazioni, con la verifica di complementarietà degli interventi e del rispetto dei principii orizzontali (pari opportunità, sviluppo sostenibile, partenariato);
- Il monitoraggio (SIRGIL con relativo Sistema contabile, di controllo e reporting finanziario);
- Modello di funzionamento del sistema di gestione e controllo (sorveglianza);
- La valutazione;
- Circuiti finanziari;
- Rispetto delle normative comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici.

6.3.1 Selezione degli interventi

Per quanto riguarda l'identificazione degli interventi, l'iter procedurale risulta differenziato a seconda che si tratti di interventi a titolarità regionale o proposti da Amministrazioni Locali.

Per la prima tipologia di interventi, la Regione ha identificato i progetti strategici regionali, che sono coerenti con gli indirizzi programmatici e con la pianificazione territoriale.

Per quanto riguarda la seconda tipologia, si procederà – per le singole linee o filoni di intervento attivati – attraverso avvisi di manifestazione di interesse, cui potranno partecipare i soggetti definiti nel relativo "bando". Sulla base dei progetti pervenuti, la selezione avverrà operativamente in due fasi distinte, inerenti rispettivamente l'ammissibilità e la valutazione di merito. All'uopo si farà riferimento all'allegato 1 della Deliberazione CIPE ed in particolare ai principi guida, alle condizioni e criteri di selezione declinati per ogni priorità del QSN.

In particolare, oltre ai summenzionati principi e criteri, saranno debitamente considerati:

- In termini di ammissibilità, saranno considerati i seguenti criteri:
- L'adeguatezza della copertura finanziaria;
- L'eventuale maggior auto-finanziamento da parte dell'ente beneficiario (attraverso un meccanismo di punteggi di priorità);
- La redditività del progetto e la capacità di autosostentamento (sostenibilità gestionale a valle della realizzazione);
- Livello di canteriabilità del progetto (incluso il possesso degli strumenti autorizzativi richiesti o l'adeguatezza del relativo cronoprogramma per l'espletamento di tutte le attività propedeutiche all'avvio del progetto stesso).

6.3.2 Monitoraggio

Per quanto riguarda il monitoraggio, si rammenta l'esistenza di un sistema regionale (SIRGIL), adottato dalla Regione per la visione unitaria di tutti gli interventi e programmi operanti sul territorio. Ciò consente di disporre di un'unica banca dati, indispensabile in relazione alla eventuale complementarietà di alcuni interventi/lotti con corrispondenti progetti finanziati con risorse relative alla programmazione comunitaria, nonché ai fini della visione globale degli interventi sul territorio.

Come per i programmi di co-finanziamento comunitario, i dati relativi agli interventi FAS (finanziari, fisici e procedurali) saranno trasmessi – secondo protocolli da definirsi in relazione al livello di informazioni richieste – al sistema di monitoraggio nazionale. La cadenza dell'inoltro dei dati al sistema nazionale sarà trimestrale.

In particolare, in relazione ai progetti ammessi a finanziamento, saranno registrati:

- I dati identificativi del progetto;

– I corrispondenti dati finanziari e fisici, nonché tutti i dati amministrativi necessari per la rilevazione del flusso procedurale, come previsto dalla DGR 546/2006 di attuazione dell'art. 16, L.R. 2/2006, relativo al "debito informativo".

– Gli indicatori di monitoraggio ambientale ritenuti necessari e sufficienti dall'Autorità Ambientale, selezionati tra quelli già indicati nel Rapporto ambientale definitivo punto 3.13

Sarà compito dell'OdG verificare ed assicurare l'adeguato aggiornamento dei dati. Saranno inoltre predisposti sistemi di interrogazione (query) ai fini di eventuali report periodici o specifici secondo esigenze.

6.3.3 Modello di funzionamento del sistema di gestione e controllo (sorveglianza)

L'Amministrazione regionale provvede alla gestione delle risorse finanziarie assegnate al Programma Attuativo sulla base della legislazione amministrativa e contabile comunitaria nazionale e regionale e dei criteri di buona gestione finanziaria. In particolare, i meccanismi di gestione e controllo saranno uniformati alle procedure previste per la programmazione comunitaria.

La sorveglianza del Programma sarà effettuata attraverso il sistema regionale informatico SIRGIL in grado – con le modifiche ed integrazioni sulla base delle nuove esigenze – di provvedere alla registrazione e conservazione dei dati e quindi di assicurare la trasparenza e la tracciabilità delle informazioni atte ad alimentare il sistema di controllo.

Dal punto di vista contabile, l'iscrizione a bilancio delle risorse finanziarie del FAS avviene ad opera del Settore coordinamento delle risorse finanziarie della Direzione Centrale Risorse umane, finanziarie e strumentali. L'operazione è realizzata su iniziativa dell'OdG, in base al piano finanziario vigente.

Le singole spese a favore dei vari interventi ammessi a finanziamento vengono approvate ed attivate mediante impegni e successivi pagamenti sul Bilancio Regionale per il tramite dei singoli responsabili di settore dell'OdG e/o delle strutture delegate all'attuazione di linee o assi. L'OdG provvede successivamente a raccogliere e controllare i dati relativi alle spese realizzate e le trasmette all'OdC per le corrispondenti dichiarazioni e certificazioni, al fine di rispettare le relative scadenze e garantire il corretto flusso finanziario dei rimborsi.

L'OdG esegue verifiche sulle operazioni finanziate e sui beneficiari per tutto il periodo di attuazione del Programma. In particolare, saranno individuati funzionari (regionali o presso gli Organismi intermedi, secondo le procedure definite nelle corrispondenti convenzioni) che opereranno quali responsabili/referenti di linee di intervento e/o di progetto. Tali soggetti, con riferimento all'ammissione a finanziamento dei singoli interventi, verificano la coerenza dell'intervento con le finalità del Programma e la congruenza dei costi presentati.

In itinere, i controlli saranno volti a verificare la corretta ed effettiva realizzazione degli interventi/progetti anche con sopralluoghi da operare su un campione rappresentativo in funzione della natura e portata degli interventi stessi. I responsabili monitorano l'avanzamento procedurale e finanziario dell'operazione attraverso l'analisi documentale, amministrativa e contabile, fornendo le adeguate informazioni alla struttura responsabile del monitoraggio. Nella fase conclusiva, l'OdG e/o i citati responsabili di interventi/progetto verificano la congruità ed ammissibilità delle spese consuntive dichiarate nel rispetto dei principi generali di contabilità e delle norme comunitarie, nazionali e regionali in materia.

L'OdC contribuisce alle attività di controllo, assicurandosi della correttezza ed ammissibilità delle dichiarazioni di spesa e che le stesse poggino su sistemi contabili affidabili, tenendo in conto i risultati delle attività di controllo, verifiche e audit eseguiti dall'OdG.

Eventuali attività di audit saranno concordate con il Ministero dello Sviluppo Economico per identificare le procedure ritenute più idonee.

L'integrazione delle attività di controllo descritte è assicurata dal sistema informatico regionale che consente un periodico reporting finanziario e quindi il costante ed adeguato flusso informativo.

La responsabilità primaria del controllo spetta alla Regione, in quanto titolare dell'intervento; il sistema di controllo è strutturato come segue:

+ Controlli di 1° livello, sulla regolare esecuzione degli interventi, a cura dell'OdG per il tramite dei singoli responsabili di linea di intervento e/o di progetto, con controlli ordinari sull'effettiva realizzazione e sulla congruenza delle relative spese. Per quanto riguarda eventuali linee affidate ad Organismi intermedi, al di là dei controlli che questi ultimi saranno tenuti ad effettuare, il funzionario regionale di riferimento verificherà la validità dei controlli effettuati, predisponendo, laddove necessario, il rafforzamento di detti controlli;
+ Controlli dell'OdC, secondo le specifiche competenze, a supporto della propria attività di certificazione.

6.3.4 Valutazione del Programma e degli interventi

Le attività di valutazione accompagneranno il programma sull'intero periodo di programmazione, saranno propedeutiche alle eventuali riprogrammazione.

In merito alla valutazione ex ante, per i progetti strategici regionali e i progetti strategici locali la valutazione di coerenza ed efficacia è stata effettuata nell'ambito delle istruttorie propedeutiche (es. studi di fattibilità), che hanno portato alla definizione del progetto.

Per i programmi strategici regionali la valutazione di coerenza è stata condotta in rapporto alla loro finalizzazione di rafforzamento tematico e territoriale (valorizzazione patrimonio culturale, riqualificazione urbana) o complementarietà con le azioni promosse dai Programmi oeprativi Competitività e Occupazione (depurazione, rifiuti, infrastrutture per la formazione).

In applicazione al Piano di Valutazione previsto dalla Delibera CIPE del 21/12/2007 (allegato 5), è inoltre prevista la valutazione in itinere, al fine di esaminare l'andamento del programma rispetto alle priorità comunitarie e nazionali e consentire le eventuali azioni correttive del caso. Le attività di valutazione fanno capo all'OdG ed al Comitato di Sorveglianza e saranno finalizzate a consentire la verifica dell'efficacia dello strumento attivato, nonché a formulare possibili azioni correttive onde massimizzare le ricadute sul territorio.

Il Nucleo di Valutazione garantirà il coordinamento della Valutazione unitaria, come previsto dalla DGR 182 del 26/02/2008 di approvazione del Piano Unitario di Valutazione. Tale Piano verrà integrato individuando i temi di valutazione prioritari sui quali concentrare l'attenzione, in relazione alle linee di azione individuate nel presente documento e le modalità per effettuare la valutazione, utilizzando i dati evidenziati dal Monitoraggio di cui al punto 6.3.2.

Operativamente, saranno messi a disposizione dell'istanza di valutazione tutte le risultanze del monitoraggio e della sorveglianza e le relative attività saranno finanziate con le risorse dell'assistenza tecnica.

I risultati delle valutazioni saranno presentati al Comitato di Sorveglianza, al fine di consentire l'adozione di eventuali azioni correttive.

6.3.5 Circuiti finanziari

Le risorse FAS disponibili ammontano a 342,064 M€.
In termini di erogazione, la Deliberazione CIPE prevede 12 rate (ciascuna pari all'8% - la prima dietro semplice richiesta dell'Organismo di Certificazione[9] e le altre a rimborso previa spesa di pari percentuale[10]) ed un saldo pari al 4% al raggiungimento della spesa prevista, come evidenziato nella tabella seguente.

---

[9] Cfr. di seguito la struttura di governance.

[10] Con la sola eccezione del secondo anticipo previsto alla certificazione di una spesa pari ad almeno il 75% del primo anticipo e quindi con un livello di spesa pari ad almeno il 6% della disponibilità complessiva.

Trasferimento risorse FAS

Operazione	Valore	Momento di presentazione (tramite certificazione AdC)	soglia spesa cumulata richiesta	Importo anticipo (in M€)	Valori Cumulati anticipi
1° anticipo	pari all'8%	semplice richiesta AdC	0,000	27,365	27,365
2° anticipo	pari all'8%	almeno il 75% della 1° quota	20,524	27,365	54,730
3° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	47,889	27,365	82,095
4° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	75,254	27,365	109,460
5° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	102,619	27,365	136,826
6° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	129,984	27,365	164,191
7° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	157,349	27,365	191,556
8° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	184,715	27,365	218,921
9° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	212,080	27,365	246,286
10° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	239,445	27,365	273,651
11° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	266,810	27,365	301,016
12° anticipo	pari all'8%	ulteriore spesa 8%	294,175	27,365	328,381
Saldo	4% residuo	chiusura pari al 100%	**342,064**	13,683	**342,064**

La relativa tempistica di attuazione prevede la scadenza per gli impegni al 31/12/2015,[11] con obbligo di un livello pari ad almeno il 20% entro il 31/12/2010, pena la revoca della quota non impegnata. Per quanto riguarda le spese, l'unica scadenza prevista riguarda il perfezionamento della spesa entro il 31/12/2017, pena la revoca delle somme non utilizzate.

Il circuito finanziario principale (Ministero-Regione) è regolato dai meccanismi previsti dalla Deliberazione CIPE e descritti nel precedente paragrafo "Risorse e meccanismo degli anticipi/acconti". Sarà cura dell'OdC procedere alla trasmissione delle relative dichiarazioni onde garantire un adeguato flusso finanziario che consenta la corretta realizzazione del Programma.

Per quanto riguarda il flusso secondario (Regione/Amministrazioni locali per i progetti "esterni" e Regione/soggetti attuatori affidatari o appaltatori per gli interventi a titolarità regionale), saranno vincolati agli stati di attuazione degli stessi interventi.

In particolare, saranno adottate rapide procedure di trasferimento delle risorse, al fine di garantire la corretta realizzazione degli interventi, compatibilmente ai corrispondenti trasferimenti da parte dello Stato ovvero in relazione alle capacità di anticipazione autonoma della Regione.

6.3.6 Rispetto delle normative nazionali e comunitarie in materia di appalti pubblici e tutela dell'ambiente.

Le operazioni finanziate saranno realizzate in conformità alle normative nazionali e comunitarie in materia di appalti pubblici e tutela dell'ambiente. Sarà compito dell'OdG assicurare e verificare il loro pieno rispetto, con il supporto delle strutture regionali competenti per materia.

In particolare, negli atti di concessione dei contributi a titolo del Programma Attuativo ai soggetti responsabili dell'aggiudicazione delle operazioni sarà previsto l'obbligo al rispetto della normativa in materia di appalti pubblici.

Parimenti, le operazioni finanziate dal Programma Attuativo FAS saranno attuate nel pieno rispetto delle normative nazionale e comunitaria in materia di ambiente. In tal caso, l'OdG sarà eventualmente affiancato dall'Autorità Ambientale nel formulare le linee guida nonché i corrispondenti controlli e verifiche.

[11] E comunque, non oltre il triennio successivo alla conclusione dell'esecuzione finanziaria dei Programmi comunitari per gli interventi inseriti in APQ, fermo restando il termine fissato dal singolo APQ se precedente.

6.4 Disposizioni di applicazione dei principi orizzontali

Il Programma Attuativo garantisce, in linea con i criteri previsti nel QSN, il pieno rispetto dei principi orizzontali che caratterizzano la programmazione comunitaria.

A tale scopo l'Organismo di Gestione attiva specifici approfondimenti della valutazione in itinere su questi aspetti che vengono fatti oggetto di commento nei Rapporti di esecuzione nonché di informativa al Comitato di Sorveglianza.

6.4.1 Partenariato

Premesso che nell'elaborazione del DSR è stato attivato un ampio meccanismo di consultazione per la condivisione delle scelte e degli indirizzi e che sia il DUP sia il presente documento derivano dal DSR, anche in fase di attuazione verrà mantenuta la funzione di confronto e condivisione delle scelte.

Il processo di Partenariato, è inteso proseguire, non solo nell'ambito del Comitato di Indirizzo (con la partecipazione "allargata"), ma anche attraverso tavoli di consultazione, promossi dall'OdG in base agli sviluppi del Programma ed alle esigenze nonché eventuali problematiche che si dovessero fronteggiare nella fase realizzativa.

In particolare, l'Organismo di Gestione assicura il coinvolgimento delle parti economiche e sociali e degli altri portatori d'interessi in tutte le fasi di preparazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma Attuativo, in coerenza con quanto previsto al paragrafo VI.2.2 del QSN.

E' garantito – a livello politico e tecnico – il riconoscimento pieno, attivo e permanente del partenariato socio-economico in tutte le fasi di attuazione della politica regionale; tale coinvolgimento ha luogo nelle sedi formali di confronto già esistenti e si estrinseca, in particolare, nella partecipazione plenaria – di tutti i soggetti – alle riunioni del Comitato di Sorveglianza.

Fanno complessivamente parte del partenariato socio-economico le organizzazioni datoriali maggiormente rappresentative, le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori, le organizzazioni ambientaliste e quelle di promozione delle pari opportunità, nonché le organizzazioni di rappresentanza del "terzo settore", del volontariato e del no-profit di cui al par. VI.2.2 del QSN che definisce altresì i criteri guida per le consultazioni.

Saranno inoltre invitati a partecipare i soggetti espressione di specifici interessi presenti sul territorio ed in particolare, in base alle eventuali necessità attuative del Programma, soprattutto a livello locale, il partenariato potrà essere esteso anche ad altri soggetti collettivi o para-istituzionali portatori di interessi specialistici.

L'Organismo di Gestione ha inoltre facoltà di promuovere ampie consultazioni con soggetti associativi e singoli (anche esperti operanti professionalmente nel settore) ritenuti in grado di apportare valore aggiunto alla costruzione ed alla messa in opera delle azioni finanziate, anche in funzione delle risultanze della valutazione.

Sarà inoltre garantito il costante flusso di informazioni verso tutti gli attori del Partenariato, attraverso il sito informatico della Regione, che potrà altresì rappresentare, attraverso apposita sezione dedicata, un punto di raccolta e smistamento di informazioni e suggerimenti per la miglior attuazione complessiva del Programma. In tale ambito i vari attori potranno fornire le informazioni che riterranno utili ai fini della corretta attuazione del programma o per la definizione di eventuali azioni correttive, formulare specifiche esigenze del territorio ovvero, promuovere valutazioni tematiche o territoriali ai fini del miglior inquadramento e realizzazione del programma.

6.4.2 Pari opportunità e non discriminazione

L'Organismo di Gestione, in coerenza con la programmazione nazionale e comunitaria, assicura la parità di genere e le pari opportunità in tutte le fasi della programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma, anche attraverso l'autorità regionale preposta in materia di pari opportunità.

In particolare, adotta le misure necessarie per prevenire ogni discriminazione fondata sul sesso, la razza o l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale durante le varie fasi di attuazione del Programma Attuativo.

Nell'ambito dell'impegno a rafforzare la coesione economica e sociale, si prevede l'attivazione di meccanismi atti ad eliminare ogni tipo di diseguaglianza e favorire la parità. Tale impegno si è estrinsecato con il coinvolgimento, in fase di elaborazione del DSR, della Consigliera regionale di parità, che parimenti parteciperà alla fase di attuazione, ed in particolare ai lavori del Comitato di Sorveglianza.

A livello operativo, debita attenzione è prevista nella fase di attuazione del Programma, in particolare nella formulazione dei bandi – con l'introduzione, laddove applicabile, di criteri e requisiti di valutazione che rispondano all'ottica di genere.

6.4.3 Sviluppo sostenibile

L'Organismo di Gestione assicura le funzioni di orientamento e sorveglianza per l'integrazione della componente ambientale e lo sviluppo sostenibile in coerenza con quanto previsto al paragrafo VI.2.4 del QSN.

L'Autorità Ambientale, analogamente a quanto previsto per la programmazione comunitaria, opera per l'integrazione della componente ambientale nel Programma attraverso la cooperazione sistematica con l'Organismo di Gestione degli interventi e con i vari responsabili per l'attuazione dei vari interventi, in tutte le loro fasi (selezione, attuazione, sorveglianza, monitoraggio e valutazione).

Il processo di valutazione ambientale strategica previsto dalla Direttiva 2001/42/CE cui è sottoposto il Programma contribuisce ad assicurare il rispetto di questo indirizzo, anche attraverso l'indicazione di "misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma", come previsto dal punto g) dell'allegato 1 della Direttiva 2001/42/CE, e degli accorgimenti metodologici per incrementare, con le opportune sinergie, gli effetti positivi degli interventi finanziati dal programma. Nel rapporto ambientale sono stati pertanto individuati indirizzi operativi da implementare nella fase attuativa (a bando e/o a regia regionale) al fine di perseguire gli obiettivi sopra descritti.

Anche il monitoraggio degli effetti ambientali in fase attuativa è da considerarsi parte essenziale della valutazione ambientale strategica e costituirà lo strumento per verificare in itinere ed ex post le previsioni contenute nel rapporto ambientale e, se del caso, individuare tempestivamente gli effetti imprevisti e adottare le opportune misure correttive.